VOLKSWAGEN TERA X PULSE e KARDIAN

NOVO SUV DE ENTRADA CONSEGUE SUPERAR OS RIVAIS DE FIAT E RENAULT? COMPARAMOS!

Auto esporte

QUAL COMPRAR 2025

SUPERGUIA

AVALIAMOS + DE 180 CARROS

MAIOR ESTUDO DE CUSTOS DE AQUISIÇÃO E MANUTENÇÃO DO BRASIL APONTA AS MELHORES OPÇÕES DE COMPRA EM 20 CATEGORIAS

E MAIS: Novo Nissan Kicks | Volkswagen Jetta GLI 2026 | Cadillac Lyriq | Novo Renault Kwid E-Tech | Omoda 5 HEV | Mitsubishi Outlander PHEV

CAOA Chery
A linha de SUVs que

TIGGO 7 PRO

Eleito o melhor SUV médio
de 2025 pela Autoesporte.

CAMPEÃO
QUAL COMPRAR 2025
SUV MÉDIO
Auto esporte

caoachery.com.br

caoa_chery

PUBLISE

Tiggo.
o Brasil escolheu.

TIGGO 8 PRO

Eleito o melhor SUV com mais de
5 Lugares de 2025 pela Autoesporte.

CAMPEÃO
QUAL COMPRAR 2025
MAIS DE 5 LUGARES
Auto esporte

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

CAOA CHERY

SUMÁRIO

Junho / Julho 2025 — edição 712

IGNIÇÃO

08 Ferrari 296 Speciale

12 Clássico: Chevrolet Vectra

18 5 razões: Duster 2026

22 Coluna: Luiz Guerrero

24 Coluna: Marli Olmes

ÁREA RESTRITA

26 Nova família de nacionais da Fiat

QUAL COMPRAR

32 Hatches compactos

35 Hatches premium

37 Sedãs compactos

39 Sedãs médios

41 Sedãs premium

44 SUVs de entrada

46 SUVs compactos

50 SUVs médios

53 SUVs premium

57 + de 5 lugares

59 + de 5 lugares premium

61 Picapes compactas

62 Picapes intermediárias

64 Picapes médias

67 Picapes grandes

68 Híbridos

72 Híbridos premium

76 Elétricos

79 Elétricos premium

84 Cupês e conversíveis

COMPARATIVO

86 VW Tera x Fiat Pulse x Renault Kardian

TESTAMOS

96 Novo Nissan Kicks

100 VW Jetta GLI 2026

104 Cadillac Lyriq

108 Novo Kwid E-Tech

114 Mitsubishi Outlander

118 Omoda 5 HEV

SEÇÃO

120 Mundo Sobre Rodas: a evolução da China

126 Coluna: Marcos Rozen

MERCADO

128 Os mais vendidos

129 Vendas por categoria

COMPRA CONSCIENTE

Já falei em outras cartas a quanto a relação do brasileiro com o automóvel é mais "sério" do que em outros países do ponto de vista financeiro. Porque, o carro pesa muito mais sobre o poder de compra de que em economias mais maduras.

É por isso que um estudo como o Qual Comprar é tão importante. Pelo mesmo motivo, demanda muita responsabilidade. Nesta edição, listamos mais de 180 modelos divididos em 20 categorias, fruto de um trabalho exemplar liderado pelo editor-chefe, André Paixão, e pelo colaborador Fernando Miragaya, que abraçou a missão com a maestria de sempre.

Afinal, recomendar (ou não) a compra de um veículo passa por fatores objetivos ligados ao chamado custo de propriedade. Quanto aquele produto custa em relação à média de seu segmento? Quais são os preços das revisões? E o valor do seguro? Quanto o carro desvaloriza? Qual é o preço de um farol, para-choque ou pastilhas de freio, em caso de necessidade de troca?

Mas o Qual Comprar vai além de questionamentos óbvios sobre custo/benefício, analisa também a idade do projeto — ou seja, quão perto aquele modelo está de sair de linha ou passar por mudanças — e seus níveis de tecnologia, desempenho, consumo e segurança. Não basta apenas que o carro seja barato. Precisa ser moderno e seguro.

É claro que, no frigir dos ovos, a aquisição de um automóvel também tem muito de emocional. Se o potencial cliente considerar um carro mais bonito que outro, e se esse for o critério primordial para a compra, independentemente do preço, está tudo bem. Com o Qual Comprar, pelo menos essa pessoa poderá se preparar melhor para o peso que aquele produto imporá ao seu bolso. Essa é a magia do projeto.

Falando em compra consciente, chegou o Volkswagen Tera. Aproveitamos o ensejo para compará-lo com os dois principais rivais no mercado de SUVs de entrada: Fiat Pulse e Renault Kardian. Em um comparativo muito bem detalhado pelo repórter Vitória Drehmer, destrinchamos desempenho, consumo, espaço, tecnologia e segurança, além de custos, claro. Prato cheio para quem pensa em ter um dos três na garagem.

Em uma sequência especial, o editor executivo André Schiaun, recém-aventurado em uma viagem à caótica Cidade do México, antecipa o que esperar dos novos Nissan Kicks, Volkswagen Jetta GLI e Cadillac Lyriq, que chegarão em breve ao Brasil.

No fim das contas, a grande missão do jornalista automotivo continua a ser ajudar quem quer comprar um carro a decidir como melhor investir seu rico dinheiro. A responsabilidade é grande, mas precisa ser abraçada por quem ainda se propõe a produzir conteúdo criterioso e de qualidade.

LEONARDO FELIX, diretor de redação
(leonardo.felix@edglobo.com.br)

Sem medo das curvas.

mynt
BTG Pactual

Invista em crypto com confiança e tecnologia.
Na Mynt, você domina as oscilações do mercado
com uma plataforma simples, apoio de especialistas
e a solidez do maior Banco de Investimentos
da América Latina.

Receba até R$ 250 em Bitcoin*
Invista em crypto e ganhe cashback em Bitcoin até 30/06.

*Consulte o regulamento. Este material não considera objetivos de investimento, situação financeira ou necessidades específicas de qualquer cliente e não deve ser a única fonte de informação para decisões de investimento. É recomendável avaliação minuciosa dos produtos e riscos com a ajuda de um profissional qualificado. Desempenhos passados de ativos digitais não garantem resultados futuros, e tais ativos estão sujeitos a diversos riscos, inclusive riscos específicos da sua classe. No Brasil, são objeto da Lei nº 14.478/2022, com

DIRETOR GERAL: Frederic Zoghaib Kachar
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO DE AUDIÊNCIA E COMERCIAL: Tiago Afonso
DIRETOR NACIONAL DE NEGÓCIOS: Samuel Sabbag
DIRETORIA EDITORIAL: Daniela Tófoli e Maria Fernanda Delmas

DIRETORA EDITORIAL DE MARCAS DE ECONOMIA E NEGÓCIOS: Maria Fernanda Delmas
DIRETOR DE REDAÇÃO: Leonardo Felix
EDITOR-CHEFE: André Paixão
EDITOR EXECUTIVO: André Schaun
EDITOR: Marcus Celestino
REPÓRTERES: Cauê Lira, Jady Peroni e Vitória Drehmer
COLABORADORES: Fernando Miragaya, Luiz Guerrero, Dyogo Fagundes, Marcos Rozen, Mark Dimas, Monique Murad Velloso, Murilo Góes e Renato Durães
ESTAGIÁRIAS: Gabriely Rodrigues e Júlia Maria Toledo

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO
DIRETOR: Rodrigo Buldrini
EDITORES DE ARTE ASSISTENTES: Clayton Rodrigues e Daniel Pastori
DESIGNERS: Demetrios Cardozo, Felipe Hideki Yatabe e Pablo Gonzalez
ESTAGIÁRIA: Laura Andrade

MERCADO ANUNCIANTE

SEGMENTOS: FINANCEIRO – INDÚSTRIA/ENERGIA – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Emiliano Morad Hansenn *GERENTE DE NEGÓCIOS:* Caterina Augusta Pedroso dos Santos *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (PUBLICIDADE LEGAL):* Francimaria Pacheco da Silva Santos *COORDENADOR DE NEGÓCIOS:* Fabio Bastos Ferreira de Andrade *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Fabiana Sores Torres, Juliana Fernandes, Luciana Simon, Nuria Santiago, Renata Ritzmann e Selma Teixeira da Costa

SEGMENTOS: EDUCAÇÃO – MONTADORAS – VAREJO – TELECOM – TECNOLOGIA – ELETRÔNICOS – ENTRETENIMENTO – SHOPPING – MÍDIA

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Lilian Cassamassimu Baima *COORDENADORA DE NEGÓCIOS:* Alessandra Regina da Cruz Altran *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Flávia Marangoni, Iago de Castro Spinelli, Karina Penachio Primon, Lucas Cunha e Renata de Carvalho

SEGMENTOS: MODA – BELEZA – HIGIENE DOMÉSTICA E PESSOAL – DECORAÇÃO – SAÚDE – CIAS. AÉREAS – TURISMO – PUERICULTURA – ALIMENTOS E BEBIDAS – OUTROS

DIRETORA DE NEGÓCIOS: Roberta Fairbanks *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (DECORAÇÃO):* Fátima Regina Ottaviani *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (ENTRETENIMENTO – SAÚDE – TURISMO):* Barbara Roberta Ferreira Conto *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* André Frasca Scarvo, Arthur Alves de Carvalho, Cesar Augusto Picchi Dalloza, Eliana Lima Fagundes e Jessica Arslan.

ESCRITÓRIOS REGIONAIS
SEGMENTO: AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG

GERENTE DE NEGÓCIOS/REGIONAIS: João Carlos Meyer *GERENTE DE NEGÓCIOS:* Diana Maes *COORDENADORA DE NEGÓCIOS (AGRONEGÓCIO – IMOBILIÁRIO – INFRA/LOG):* Cristiane Nogueira *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Ana Carolina Lima e Rodrigo Karma

GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA (DIGITAL): Fernando Morais *COORDENADORA DE NEGÓCIOS EDITORA GLOBO | EDIÇÕES GLOBO CONDÉ NAST:* Renata Dias

RIO DE JANEIRO

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Marcelo Lima da Cunha Mattos *GERENTES DE NEGÓCIOS:* Alessandra de Oliveira Correa Fernandes (ALIMENTOS E BEBIDAS – INDÚSTRIA – SAÚDE), Daniana Bastos Campos Machado (VAREJO) e Monica Monnerat C. da Gama e Silva (BELEZA – MODA – SHOPPING) *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Beatriz dos Santos Alves, Claudia de Carvalho Coutinho, Daniela Nunes Lopes e Kalinka Martins Valadares de Araújo.

COORDENADOR GERAL DE PME E NOVOS NEGÓCIOS: Fabio Paz do Lago *COORDENADOR DE ÁREA:* Jorge Gudincy *COORDENADORA DE TELEMARKETING:* Valeria Brasil *EXECUTIVO DE NEGÓCIOS (CORRETORES):* Miguel Fernandes

DIRETOR DE NEGÓCIOS (GOVERNO – SERVIÇOS PÚBLICOS SOCIAIS – ENERGIA): Luiz Fernando Monso *EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS:* Alex Marins, Robert de Souza Correa (ENERGIA) e Claudia Cubeiro (GOVERNO)

BRASÍLIA

DIRETOR DE NEGÓCIOS: Luiz Fernando Monso

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL

DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Fernando Bava

GLAB: Silvia Rogar

PROJETOS ESPECIAIS (RJ/SP): Leonardo André

EVENTOS (RJ/SP): Daniela Valente

OPERAÇÕES COMERCIAIS

GERENTE DE OPERAÇÕES COMERCIAIS: Anderson Góes Silva

Onde Autoesporte está

SITE AUTOESPORTE
autoesporte.globo.com

FACEBOOK
facebook.com/RevistaAutoesporte

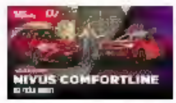
PODCASTS
CBN Autoesporte

INSTAGRAM
@autoesporte

CBN
Segundas e quartas-feiras às 19h20; domingos às 9h

X (TWITTER)
@autoesporte

YOUTUBE
youtube.com/autoesporte



DISPUTA DENTRO DO QUINTAL

Com o Tera, o VW Nivus Comfortline tem um novo rival interno. Vitória Drehmer conta se é melhor comprar ou esperar o Tera High. Aponte o celular para o QR Code e assista!

ERRATAS

- O nome correto do carro exposto na capa da edição 711 é Porsche Taycan Turbo GT, não Taycan GT Turbo, conforme grafado na página 1
- O preço do Audi A6 e-tron no Brasil é R$ 649.990, e não R$ 3,4 milhões, conforme escrito na página 45

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Horário de atendimento:
Seg. a sáb. das 8h às 16h
www.assineglobo.com.br

Para anunciar
publicidade@edglobo.com.br
(11) 3736-7205

Na internet
www.assineglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas corporativas e parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido por meio do jornaleiro ao preço da edição atual desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

[illegible]

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A.
RUA GENNVATIBA, 207 – BUTANTÃ – SÃO PAULO – SP – CEP 05601-030
Impressão: Log & Print Gráfica e Logística S/A
Rua Joana Foresto Storani, 676 – Distrito Industrial Vinhedo – SP
Impresso em papel [illegible]

O QUE É O G.LAB
O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publieditorial" e "promo"

UMA EXPERIÊNCIA 5 ESTRELAS SOBRE 4 RODAS.

LINHA GWM HAVAL H6: OS HÍBRIDOS MAIS COMPLETOS DO BRASIL. COM AUTONOMIA DE ATÉ 170 KM NO MODO ELÉTRICO*.

Escaneie o QR Code para mais informações e garanta seu GWM Haval H6.

GWM Hello, tomorrow.

*Exclusivo para os modelos GWM Haval H6 GT e PHEV34.

FERRARI 296 SPECIALLE

VERSÃO ESPECIAL ABUSA DO USO DE FIBRA DE CARBONO PARA PERDER PESO E ACELERAR DE ZERO A 100 KM/H EM APENAS 2,8 SEGUNDOS

Dyogo Fagundes

A Ferrari acaba de apresentar a primeira série com preparação de fábrica da 296. A variante Speciale, nas configurações cupê e conversível, traz acerto específico e segue a típica receita de potência ampliada, aerodinâmica otimizada e peso reduzido na comparação com as versões convencionais. Com isso, os dois modelos abusam da presença de fibra de carbono em diversos componentes e extraem quase 900 cv de potência do conjunto híbrido plug-in.

São 880 cv de potência combinado e 24 km de autonomia em modo elétrico

Começando pelo trem de força, a marca explica que o motor 3.0 V6 recebeu preparação para chegar aos 700 cv e sai de fábrica sempre associado a um propulsor elétrico de 180 cv. Juntos, entregam 880 cv de potência combinada (contra 830 cv da 296 GTB).

Além disso, transferem todo o rendimento para as rodas traseiras por meio do câmbio DCT de oito marchas. A transmissão, inclusive, é a mesma do modelo tradicional, mas as relações de marcha foram otimizadas para aproveitar ao máximo a potência extra.

Dados oficiais da Ferrari indicam aceleração de zero a 100 km/h em 2,8 segundos e até 200 km/h em 7 s. A montadora também garante que a Speciale consegue completar uma volta na pista de Fiorano (Itália) em apenas 1 minuto e 19 segundos.

Rodando em modo elétrico, é possível dirigir até 24 km sem precisar do motor V6. A fabricante afirma que o conjunto motriz conta com bielas de titânio, pistões de alumínio e virabrequim mais leves.

LEVEZA NOS DETALHES PARA REDUZIR PESO E GANHAR EFICIÊNCIA, V6 TEM BIELAS DE TITÂNIO E PISTÕES DE ALUMÍNIO

Para reduzir o peso da Speciale, a Ferrari optou pelo uso intenso de fibra de carbono em diversos elementos do veículo. Como resultado, o modelo com teto fixo perdeu 60 kg, já a variante conversível ficou 50 kg mais leve. O material está presente principalmente no interior, que recebeu painéis de porta minimalistas específicos e console central com detalhes do carbono aparentes.

Do ponto de vista aerodinâmico, a altura do chassi em relação ao solo foi reduzida em 5 mm e as rodas calçam exclusivos pneus Michelin Pilot Sport Cup 2. A Ferrari destaca ainda a presença de molas de titânio e amortecedores Multimatic derivados dos amortecedores do modelo de corrida 296 GT3.

Molas de titânio, amortecedores de corrida e altura em relação ao solo reduzida ajudam a otimizar o desempenho

Por fora, a 296 Speciale e a 296 Speciale A contam com exclusivos para-choques dianteiro e traseiro, rodas únicas e um novo aerofólio retrátil que se ergue de acordo com a velocidade e o modo de condução selecionado pelo motorista.

Destaque também para a nova cor Verde Nurburgring, que foi desenvolvida especialmente para o modelo. Interessados poderão adquirir a novidade em breve, mas os preços ainda não foram divulgados.

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
Você reconhece um
ícone só pela chegada.
E o Tera já chegou como
a melhor compra do ano.
Chegou o Volkswagen Tera. O novo ícone para sua nova era.

CAMPEÃO
2025
QUAL COMPRAR
SUV DE ENTRADA
Autoesporte
NVW2T25
Volkswagen Tera. Eleito o melhor SUV/crossover de entrada,
na premiação Qual Comprar - Autoesporte 2025.

Sonho nacional

CLÁSSICOS

CHEVROLET VECTRA NÃO SÓ INOVOU COMO MARCOU A ERA DE OURO DA GM NO BRASIL

Jady Perondi
Murilo Góes

Todo mundo tem (ou teve) um carro dos sonhos. Graças ao meu pai, o modelo que eu sempre quis ter na garagem desde os 10 anos é o Chevrolet Vectra. Mas falar que só eu sonhava com o sedã médio seria o eufemismo do século. Afinal, ele foi o maior símbolo da era de ouro da GM no Brasil. Então, imagine minha alegria ao saber que fui designada para testar uma unidade do sedã 1999/2000, na icônica versão GLS com motor 2.2 8V. Um verdadeiro turbilhão de emoções.

Não se engane! Eu estava ansiosa por mais de um motivo. Além de ser um desejo de infância, seria a primeira vez dirigindo um carro mais antigo. E o mais legal é que o exemplar, emprestado pelo Leandro Alvarenga, ex-editor de **Autoesporte** e jornalista do canal De Carona com Leandro, foi fabricado no mesmo ano em que eu nasci, há 25 anos.

Trata-se da segunda geração, o Vectra II, que foi uma das mais desejadas pelos brasileiros. Estreou em 1996, com produção nacional, e teve a difícil missão de substituir o Monza — objetivo que conseguiu cumprir, tanto que chegou a ser líder do segmento.

Pode ser meu lado entusiasta, mas assim que cheguei ao local para conhecer a estrela desse teste, a Jady de 10 anos veio co

migo. As linhas arredondadas entregam a moda daquela época. Um detalhe que chamava muito a atenção eram os retrovisores que saíam da linha do capô. Ao contrário dos carros atuais, a grade do Vectra era bem menor e, nessa unidade, o contorno preto foi alterado para um tom cromado.

Que carro! Se o design é atual hoje, imagine nos anos 1990. Tanto que esse foi um dos motivos para que o Vectra se destacasse contra rivais quadrados como Fiat Tempra, Volkswagen Santana e Ford Versailles. Além disso, o estado de conservação me impressionou, já que é difícil achar um Vectra que não esteja mexido ou rebaixado nos dias de hoje. Na tabela Fipe, o valor fica em cinco R$ 19 mil.

Perguntei ao vendedor quanto precisavam oferecer para ele vender o carro. A resposta foi um simples "R$ 80 mil, assim não vende mesmo".

Fato é que, mesmo tendo se consagrado, o Vectra perdeu espaço para rivais que se aperfeiçoaram: o Honda Civic e o Toyota Corolla. Mas o sedã marcou uma era. Foi o primeiro carro produzido no país com airbags frontais, controle de tração e até suspensão traseira multilink.

PRAZER, VECTRA!

O mais insano foi pensar no tamanho do Vectra. Em 1996, os 4,49 metros de comprimento faziam "brilhar os olhos" entre os sedãs médios. Hoje

Motor do Vectra pertencia à família [illegible] GM, que ficou à venda por mais de 30 anos e [illegible] Chevette e Monza

no entanto, essa é uma medida de seda compacto, como a do Nissan Versa. Isso, claro, não significa que o Vectra não era espaçoso. O local para as pernas na segunda fila é louvável e o porta-malas de 500 litros é uma referência.

Descobrindo o sedã, fiquei impressionada com o acabamento primoroso, principalmente dos bancos com tecido aveludado, muito bem-feitos até para os padrões atuais. O desenho da cabine é bonito e o volante de couro é muito confortável. Ar-condicionado digital, vidros elétricos, ajuste de altura no cinto de segurança e um pequeno relógio de cristal líquido com data e hora mostram como o Vectra estava à frente de seu tempo. A versão GLS não vinha com airbags. Apenas a configuração CD trazia bolsa para o motorista, para o passageiro era oferecida como opcional.

O modelo, por incrível que pareça, também revela que certas coisas não mudaram. Isso porque o ajuste do retrovisor é exatamente o mesmo presente na Chevrolet Spin 2026, apenas com uma nova disposição. Pois é, GM!

Em um momento de distração com o dono, falávamos do histórico da Chevrolet com relação à luz de injeção que tem a fama de acender com certa frequência no painel dos cartos da marca. Leandro brincou dizendo, rindo: "Isso não acontece nesse Vectra".

Foi então que chegou a hora de dirigir. O Chevrolet Vectra tem o consagrado motor 2,2 a gasolina de 123 cv de potência e 19,4 kgfm de torque. Esse conjunto, aliado ao câmbio manual de cinco marchas, é muito robusto. Fora o coeficiente aerodinâmico de 0,28 cx que ajuda a reduzir o arrasto.

No breve período de teste, pisei mais fundo no acelerador e percebi a ampla entrega de torque em baixas rotações, o que é bom para quem busca desempenho. Por outro lado, com a tendência de esticar as marchas, o consumo vai para o espaço. Os dados comprovam que o sedã faz 8,2 km/l na cidade e 11,6 km/l na estrada. Também notei que a operação do câmbio é um pouco mais ruidosa do que o normal, reclamação que vem desde a época do lançamento do Vectra.

O destaque para a jornalista que vos escreve foi o conforto. Isso porque

VECTRA GLS 2000

MOTOR

POTÊNCIA

TORQUE

CÂMBIO

DIREÇÃO

SUSPENSÃO

FREIOS
(discos ventilados [diant.] / tambores [tras.])

PNEUS
185/70 R14

DIMENSÕES
Comprimento: 4,63 metros
Largura: 1,70 m
Altura: 1,41 m
Entre-eixos:

TANQUE
[illegible]

PORTA-MALAS
0 litros

PESO
65 kg

o Vectra renovou com a adoção da suspensão traseira multilink, com baixo impacto na cabine e muita estabilidade nas poucas curvas que fiz. Isso depois de quase 30 anos de uso e pouco mais de 100 mil quilômetros rodados!

No fim, só consegui pensar que o Chevrolet Vectra está longe de ser o carro perfeito, mas faz jus à fama de ser um sonho nacional. Na história, o sedã se tornou referência quando o assunto é o que nós, brasileiros, chamamos de "carro bom". É como se fosse uma viagem para um tempo ao qual gostaríamos de voltar e um sonho que não vamos esquecer.

NEW

HR-V

Recomendado pelos clientes,
reverenciado pelos especialistas.
MELHOR REVENDA 2025
CAMPEÃO
QUAL COMPRAR
2025
SUV
Auto esporte
2024
AUTOS
Acesse e saiba mais em:
honda.com.br/hondahrv
HONDA

5 COISAS SOBRE...

Renault DUSTER ICONIC PLUS TCE

R$ 171.290

O Renault Duster é um dos SUVs mais veteranos no Brasil. Apesar da troca de geração em 2019 — o que, para muitos, não passou de uma reestilização profunda —, o modelo demonstra o peso da idade contra rivais como Honda HR-V, Hyundai Creta e Volkswagen T-Cross. Na linha 2026, os motores foram recalibrados para atender ao Proconve L8. Com etanol, o 1,3 TCe turbo flex da versão Iconic Plus caiu de 170 cv para 163 cv; com gasolina, de 162 cv para 156 cv, e teve o torque reduzido de 27,5 kgfm para 25,5 kgfm. Foi justamente um Duster Iconic Plus TCe 2026 que testamos por mais de 1.200 km. Confira os prós e contras de nossa experiência com o SUV.

1 · CUSTO/BENEFÍCIO

Não, por R$ 171.290 não é um carro barato — mas quando vemos que T-Cross, Creta e HR-V já flertam com os R$ 200 mil, o preço da versão mais cara do Duster não parece tão hostil. Além disso, o custo de peças e as revisões estão entre as mais baratas da categoria (veja no Qual Comprar).

2 · ESPAÇO

Entra ano, sai ano e o Renault Duster segue sendo o SUV compacto mais espaçoso no Brasil, com dimensões próximas às de um Jeep Compass e uma cabine mais espaçosa que a de alguns SUVs médios. Isso vale também para o porta-malas, com seus excelentes 475 litros de volume.

3 · DESEMPENHO

Mesmo menos potente, o Duster 2026 ainda vai de zero a 100 km/h em 9,5 segundos e continua rodando muito bem. Em rodovias, não sentimos dificuldade em ultrapassagens. O câmbio CVT de oito marchas simuladas é ótimo e o delay do acelerador é sutil.

4 · VISIBILIDADE

O Renault Duster é um dos SUVs compactos de melhor visibilidade, pois tem áreas envidraçadas generosas, para-brisa amplo e retrovisores externos grandes, além de proporcionar uma posição para dirigir elevada. Para quem preza por tudo isso, é uma escolha certeira.

5 · ROBUSTEZ

Outra coisa que nunca muda no segmento de SUVs compactos, o Duster é um dos carros de tração dianteira mais robustos no Brasil. São 23,7 cm de vão livre do solo, 30° de ângulo de ataque e 34,5° de saída, e uma suspensão que aguenta o tranco em terrenos mais acidentados.

1 · ERGONOMIA

A ergonomia do Renault Duster continua a ser um dos pontos mais sensíveis. O motorista dirige com o corpo levemente torto em relação aos pedais; o central multimídia é baixo, a posição do freio de estacionamento é ruim, e há os polêmicos comandos satélites da coluna de direção.

2 · MULTIMÍDIA

Além de mal posicionado, a central multimídia do Duster 2026 tem baixa resolução de tela e trava constantemente. Ademais, as interfaces Android Auto e Apple CarPlay sem fio operam de modo intermitente e, vira e mexe, acabam caindo, o que demanda uma reconexão.

3 · CONSUMO

Em nosso teste fizemos 10,1 km/l com gasolina rodando mais de 1.000 km em rodovia. Uma dica: use o "econômetro" no centro para se aproximar dos 12,3 km/l em estrada homologados no Inmetro. Com etanol são 8,6 km/l. Em ciclo urbano, 10,9 km/l e 7,5 km/l, respectivamente.

4 · SIMPLICIDADE DO ACABAMENTO

Para um carro de mais de R$ 170 mil, o Duster Iconic Plus entrega um acabamento demasiado simples. Ok, há couro sintético nos bancos e algumas partes macias ao toque nos painéis, mas predomina o plástico rígido e existem algumas rebarbas típicas de um projeto mais antigo.

5 · QUALIDADE DAS CÂMERAS

As quatro câmeras (frontal, laterais e traseira) do Duster 2026 poderiam ajudar mais nas manobras se a qualidade das imagens não deixasse a desejar, especialmente à noite. Isso compromete um pouco os benefícios do sistema, embora ele ainda seja bem-vindo.

LEONARDO FELIX

ALL NEW
TRITON
O QUE O CAMPO JÁ SABIA,
A AUTOESPORTE CONFIRMOU.
QUAL COMPRAR
4X4
É MITSUBISHI
MITSUBISHI
MOTORS

CURIOSIDADES

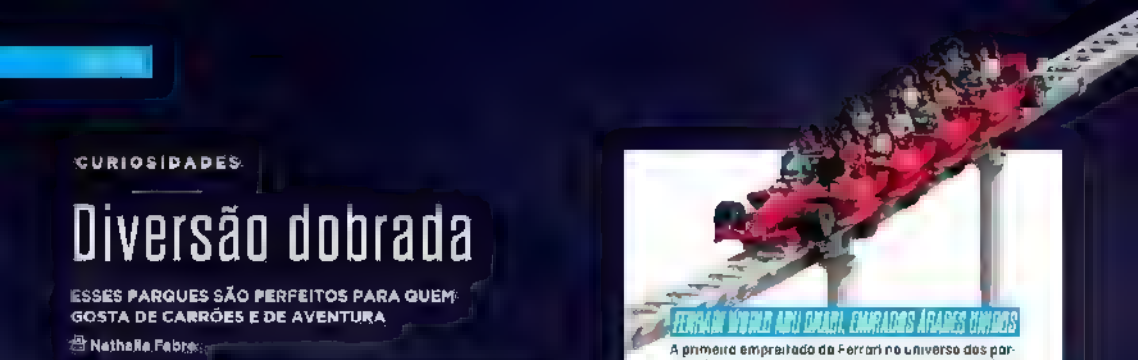
Diversão dobrada

ESSES PARQUES SÃO PERFEITOS PARA QUEM GOSTA DE CARRÕES E DE AVENTURA

Nathalia Fabro

Recentemente, a Mercedes-Benz anunciou a construção de um parque temático na Arábia Saudita. O projeto é fruto de uma parceria entre a divisão esportiva da marca, AMG, e o fundo de investimentos saudita Qiddiya Investment Company. Com inauguração prevista para 2027, será mais uma opção para aqueles que amam parques de diversão e carros.

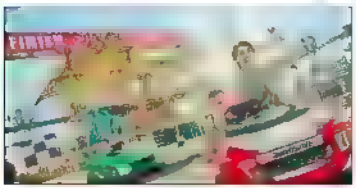
O caso mais famoso, claro, é o da Ferrari, que mantém uma gigantesca estrutura em Abu Dhabi. Porém, a fabricante italiana não é a única. Listamos parques pelo mundo que contam com atrações e áreas dedicadas a quem adora carros. Confira!



FERRARI WORLD ABU DHABI, EMIRADOS ÁRABES UNIDOS

A primeira empreitada da Ferrari no universo dos parques foi aberta em novembro de 2010, em Abu Dhabi, e chegou para quebrar recordes. É lá que fica o mais rápido montanha-russa do mundo, o Formula Rossa, que alcança 240 km/h em 4,9 segundos. O parque abriga também o loop não invertido mais alto do planeta.

O Ferrari World tem mais de 40 atrações — entre elas, simuladores 4D, exposição de automóveis e torre de queda livre. Há ainda uma experiência exclusiva: é possível dirigir um modelo da tradicional fabricante italiana (ou ser passageiro no trajeto).



SUZUKA CIRCUIT PARK, JAPÃO

Operado pela Honda, o parque está localizado no circuito de Suzuka. O complexo conta com atrações clássicas, como roda-gigante e montanha-russa, além de simuladores e pista de kart. E tem também um brinquedo infantil para os adultos ensinarem as regras de trânsito para as crianças.

FERRARI LAND NO PORTAVENTURA WORLD, ESPANHA

Já na Europa, o empreitado da Ferrari fica em território espanhol — não italiano, como seria mais suscetível imaginar — e foi inaugurado em 2017, e o espaço ocupa 80 mil metros quadrados e é anexado ao resort PortAventura, que abriga outro parque temático homônimo e um aquático (o Caribe Aquatic Park), além de hotéis.

O Ferrari Land possui réplicas da Piazza San Marco, de Veneza, e do Coliseu de Roma. São 16 atrações que incluem restaurantes temáticos, shows musicais, simuladores, brinquedos infantis e a estreia do complexo: o Red Force, o maior e mais rápido montanha-russa do continente europeu, que tem 112 metros e chega a 180 km/h.

MINI COOPER S.

Com seu design icônico, esportividade e versatilidade, o MINI Cooper S – 5 Portas foi eleito como o melhor Hatch Premium do guia "Qual Comprar 2025" da Autoesporte

QUAL COMPRAR

MINI

Design icônico

Go-Kart Feeling

Tecnologia surpreendente

Praticidade e espaço no dia a dia

O novo MINI Cooper S – 5 Portas foi eleito como o melhor Hatch Premium no guia "Qual Comprar 2025", da Autoesporte. A combinação perfeita entre design icônico, esportividade e versatilidade. O seu parceiro ideal para um dia a dia com praticidade e estilo. Visite uma concessionária MINI e descubra por que ele foi o vencedor da categoria Hatch Premium.

Desacelere. Seu bem maior é a vida

Luiz Guerrero
é jornalista apaixonado por carros antigos originais e motos de qualquer época

COLUNA

Peruas reborn

AS STATION WAGONS ESTÃO RENASCENDO — E ISSO É ÓTIMO

Leio que as peruas estão voltando às garagens nos Estados Unidos. Timidamente, mas voltando. Eis uma excelente notícia em tempos de bebês reborn, temos agora o renascimento das station wagons, veículos versáteis, espaçosos, estáveis, elegantes e particularmente atraentes, em minha opinião.

Sim, sou fã de peruas e lamento que elas tenham desaparecido das lojas, atropeladas primeiro pelas minivans e depois pelos SUVs e pelas picapes. A última station fabricada no Brasil foi a Fiat Palio Weekend, descendente da Fiat Panorama – que neste ano, com pleta 45 anos. Lançada em 1997 a Weekend teve em 2009 sua melhor performance de vendas (43.249 unidades). Nos últimos três anos antes de sair de linha, em janeiro de 2020, vendia pouco mais de 3 mil carros anualmente. Hoje, as opções de peruas 0 km disponíveis limitam-se à Audi RS6 Avant e à elétrica Porsche Taycan Cross Turismo, mas é preciso ter mais de R$ 1 milhão disponível na conta, fora o dinheiro das taxas, para comprar qualquer uma delas. Resta o mercado de usados.

Nos EUA, a maioria das peruas também não é acessível ao grande público, pois os modelos europeus e asiáticos são (ou eram) importados em suas versões mais luxuosas, portanto mais caras. Ainda assim, a Subaru Outback, de US$ 30 mil, produzida localmente, foi a representante da categoria mais vendida naquele mercado em 2024, com 168.771 unidades, maior número em seis anos. Isso equivale a 1% dos 15,5 milhões de veículos comercializados no país. As demais peruas somaram menos de 5 mil unidades vendidas. Em 1976, quando havia 62 modelos de station disponíveis, as vendas representavam 10% do total; hoje, não passam de 1% – modelos, a maioria importados.

Apesar disso, analistas acreditam que a tendência é de alta nos próximos anos e citam uma razão para tanto: as gerações Millennials (os nascidos entre 1981 e 1996) e Z (1997 e 2012) estão fartas dos volumosos SUVs e das imponentes picapes, e buscam alternativas de veículos familiares menos opulentos e, em tese, mais amigáveis ao meio ambiente. É o mesmo fenômeno que acontece na Europa Ocidental, onde a procura por peruas permanece alta – e quando existe procura, existe oferta.

Não sei se a mesma situação vivida pelos americanos se repetirá por aqui, mas não custa acreditar que sim. O apogeu das peruas no Brasil se deu nas décadas de 1970 e 1980. As primeiras eram modelos duas portas derivados dos hatches em produção naquela época. Vamos lembrar que, até meados de 1980, carros com quatro portas não eram bem-aceitos porque, segundo a crença, ofereciam riscos às crianças que viajavam soltas no banco traseiro, caso a porta se abrisse, e tinham manutenção mais cara. Ainda assim, a Simca Jangada, primeira perua nacional com quatro portas, vendeu mais de 2 mil unidades entre 1962 e o começo de 1967. Variant, Panorama, Belina, Escort SW, Marajó, Caravan, Ipanema, Panorama e, depois, Quantum, Royale, Suprema, Palio Weekend, Tempra SW, Marea Weekend, Fielder e Mégane Grand Tour eram as principais escolhas das famílias, além das importadas. Éramos felizes e não sabíamos.

GETTY IMAGES

GLOBO RURAL CAST

O CAMPO TEM MUITO A DIZER E NÓS ESTAMOS OUVINDO

A 2ª temporada do Globo Rural Cast já está no ar com episódios inéditos que apresentam você aos bastidores, desafios e inovações do agronegócio

Disponível no site e no Spotify

Ouça agora!

globorural.com.br/globoruralcast

Mari Olmos
Repórter especial de *Valor Econômico* especializado no industria automobilística

COLUNA

Nossos carros já falam

COM USO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, CONEXÃO COM A INTERNET E INTEGRAÇÃO DE VEÍCULOS COM OS CELULARES, INTERAÇÃO ENTRE MOTORISTA E AUTOMÓVEL É CADA VEZ MAIOR

No passado, sempre que alguém via um motorista falando sozinho dentro de um carro, supunha-se que ele estaria cantarolando alguma canção que ouvia pelo rádio. Tempos depois, veio a facilidade de atender o telefone sem tirar as mãos do volante, por viva-voz, em plataformas que espelham o celular na central multimídia do veículo.

Agora, com a inteligência artificial, começam a surgir novas perspectivas de interação humana com o automóvel. É bem provável, portanto, que os motoristas "conversem" com seus carros cada vez mais.

Há poucos dias, a Volkswagen saiu na frente e se tornou a primeira montadora do Brasil a colocar inteligência artificial generativa em carros. A novidade já está nas duas versões mais caras do Tera, primeiro SUV compacto da montadora alemã. Otto, o assistente virtual baseado na IA da VW, responde tanto a questões relacionadas ao veículo como a temas para os quais o condutor busca respostas na internet. E evolui de acordo com os comandos que recebe.

A tendência de aumento de interação das pessoas com os carros abrange não só assistentes virtuais que podem "contar" para o motorista como está a pressão dos pneus ou o endereço do McDonald's mais próximo, mas também os já conhecidos sistemas eletrônicos que nos permitem ligar o ar-condicionado do veículo a distância, da mesma forma que pedimos à Alexa, assistente da Amazon, para acender as luzes em casa sem usarmos o interruptor.

Já é bem conhecida, também, a tecnologia que detecta se o motorista está cansado, distraído, e o "avisa" quando ele muda de faixa involuntariamente. Mas o potencial de soluções para integrar o carro à vida e à rotina de quem o conduz é maior.

O carro nem precisa "falar" para ajudar em caso de apagão. Na apresentação do SUV híbrido plug-in Tank 300, a GWM destacou a tecnologia que possibilita a transferência da energia do veículo para equipamentos externos, como alimentar a iluminação de uma casa, por exemplo.

Recentemente, a General Motors, dona da marca Chevrolet, incorporou uma nova função ao seu sistema de conectividade, o OnStar. Desenvolvido pela equipe de engenharia brasileira, o chamado "acompanhamento seguro" permite ao usuário solicitar à central de atendimento o monitoramento da rota e do que acontece dentro do veículo por um período determinado.

A solução pode ajudar quem vai dirigir em regiões inseguras, locais escuros, entradas de garagens em horários críticos ou até mesmo se o motorista se sentir vulnerável. Basta apertar um botão e solicitar o serviço pelo sistema de áudio do veículo. Ao detectar qualquer situação que comprometa a segurança do condutor, a central de atendimento acionará as autoridades.

"Falar" com o carro pode se tornar até uma forma de embalar os sonhos de infância. Nos dias que antecederam o último Natal, a GM do Brasil liberou o OnStar para que as crianças pudessem falar com o Papai Noel e seus duendes simplesmente apertando um botão no carro.

Assim que identificavam a voz de uma criança, os atendentes, já treinados para a ação, iniciavam a conversa dos pequenos com Papai e Mamãe Noel. As possibilidades de aumentar nossa interação com o carro são infinitas e as montadoras estão atentas às oportunidades.

LAURA ANDRADE

Valor PRO
Velocidade e precisão para quem decide
No mercado financeiro e corporativo, informação de credibilidade e em tempo real faz toda a diferença. O Valor PRO, plataforma especializada com a chancela do Valor Econômico, oferece análises aprofundadas, notícias em primeira mão e dados estratégicos sobre os principais setores da economia nacional e internacional.
Com soluções para diferentes perfis, do investidor individual às grandes corporações, o Valor PRO é a escolha certa para decisões mais seguras e precisas.
PRO. Quem sabe antes, decide melhor.

FIAT DE 7 LUGARES

PROJETO F2U DERIVA DO CITROËN AIRCROSS E DARÁ ORIGEM A INÉDITO SUV DE SETE LUGARES PARA SER POSICIONADO ACIMA DE PULSE E FASTBACK

Marcus Celestino

Você já deve estar familiarizado com a nova linha de produtos da Fiat baseada em quatro conceitos. O hatch compacto já foi lançado como Grande Panda, e os demais ainda estão por chegar. O SUV cupê será a segunda geração do Fastback e a picape pequena, por sua vez, será a terceira encarnação da Strada. Todos eles nascerão sobre a plataforma Smart Car e, com exceção da caminhonete, um projeto inédito, os demais derivam diretamente dos Citroën C3 (Grande Panda), Basalt (Fastback) e Aircross. Até então, a aposta era de que o SUV maior, nascido da costela do Aircross, seria uma nova geração do Pulse. Mas não será o caso.

Esse projeto, apelidado na Europa de Giga Panda, terá um nome inédito no Brasil e será posicionado acima tanto do projeto F1H (o Grande Panda – que, por aqui, deve receber outro nome) quanto do próprio Fastback de segunda geração (projeto F2X). Trata-se do projeto F2U.

Autoesporte apurou que o projeto F2U não se chamará Pulse nem será tratado como uma nova geração dele ou como seu sucessor direto no Brasil. Será um SUV compacto, porém de sete lugares, com nome inédito, criado para competir com a Chevrolet Spin. As dimensões serão similares às do Aircross: cerca de 4,40 metros de comprimento, 1,75 m de largura, 1,66 m de altura e 2,68 m de entre-eixos.

"É praticamente [o porte de] um Jeep Compass. Difícil um produto como esse ser posicionado como um novo Pulse", resumiu uma das fontes. Assim, o projeto F2U deve fazer as vezes de maior e mais caro SUV da Fiat no país, acima até mesmo do Fastback, girando na faixa de R$ 150 mil. Ele terá proposta familiar. Já o Fastback de segunda geração manterá a pegada mais esportiva e descolada.

Ainda não está claro o que acontecerá com o próprio Pulse e até com o Aircross no Brasil após a chegada do F2U. O primeiro deve ser mantido em linha por mais alguns anos usando a matriz MLA, até que receba um sucessor direto sobre a mesma base Smart Car – cujo início de desenvolvimento continua sem previsão. O segundo, por outro lado, corre risco de sair de linha ou ter sua gama de configurações reduzida. Mas nenhum martelo a respeito foi batido por enquanto.

PRODUÇÃO DO F2U

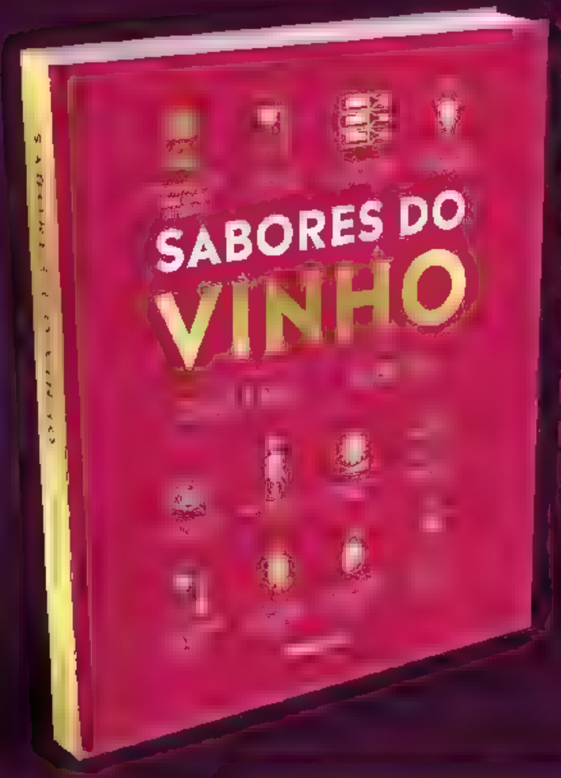
Voltando a falar do projeto F2U, a Fiat deve produzi-lo em Betim (MG), ao lado do novo hatch compacto F1H e do Fastback G2. Sua chegada está originalmente prevista para 2027. A motorização deve ser sempre 1.0 turbo flex com sistema híbrido leve de 12 Volts, capaz de render até 130 cv de potência e 20,4 kgfm de torque, aliado a um câmbio CVT de sete marchas.

F2U DERIVA DO AIRCROSS

Projeto F2U deriva do Citroën Aircross e conceitará diretamente com a Chevrolet Spin, com versões de 5 e 7 lugares, motorização híbrido leve de 12 Volts e produção em Betim (MG) a partir de 2027

DIVULGAÇÃO

UMA JORNADA SENSORIAL PELO FASCINANTE UNIVERSO DO VINHO



Descubra o universo do vinho de forma simples e prazerosa. Este guia completo traz dicas de sommeliers, degustações guiadas e orientações práticas para escolher, harmonizar e apreciar cada taça sem complicações, direto ao ponto. Perfeito para quem deseja explorar todas as nuances do vinho com leveza e confiança.

GLOBO LIVROS | 100 ANOS DE GLOBO

2025
QUAL COMPRAR
SUPERGUIA

QUAL COMPRAR 2025 CHEGA COM MAIS DE 180 CARROS. MARCAS ESTREANTES E NOVAS CATEGORIAS

SEMPRE DESCONFIE QUANDO alguém diz que determinada coisa é a maior, mais importante ou única. Normalmente, é papo de vendedor. Porém, como bom filho de vendedor, preciso oferecer o nosso "pelo". Você está prestes a começar a leitura da maior edição de Qual Comprar já feita por Autoesporte em mais de 20 anos de projeto. Antes que você desconfie de que eu esteja de papo furado, trago números que embasam essa afirmação.

De forma inédita, analisamos mais de 180 modelos de carros. Para ser mais exato, 182. Como referência, no ano passado a conta ficou em pouco mais de 150. Parte da explicação para a ampliação do nosso superguia está nas marcas que chegaram há pouco no Brasil. São elas: Omoda, Jaecoo, Neta e Zeekr. E nem estamos falando daquelas que vão aterrissar nos próximos meses e que certamente estarão no Qual Comprar de 2026. Além disso, considerando os aumentos de preços de um ano para cá, elevamos o teto do especial de R$ 500 mil para R$ 600 mil. Com isso, fabricantes que antes estariam de fora agora participam. É o caso da Porsche e das picapes mais caras da Ram, por exemplo.

Ademais, o mercado brasileiro parece mais agitado do que nunca. De um ano para cá foram lançadas novidades importantes, como o BYD Song Pro, atual híbrido mais vendido no país, e Volkswagen Tera, que estreou faturando a categoria de SUVs de entrada. Outros tantos veículos passaram por mudanças. Tamanho dinamismo pode ser demonstrado em um número: mais de 60 carros foram atualizados desde a última edição. Isso representa um terço do total. Para adequar o guia à realidade do público, também promovemos alterações nas categorias. Agora, os SUVs estão divididos em quatro segmentos, e os veículos acima de cinco lugares e os híbridos passam a ter a categoria premium. Também voltamos a premiar o melhor cupê ou conversível. A Minuto Seguros novamente nos forneceu dados das apólices dos modelos. Já a desvalorização teve como base a Tabela Fipe.

QUEM FAZ O QUAL COMPRAR

A coordenação do Qual Comprar 2025 foi feita por André Paixão, com apuração das informações e redação de Fernando Miragaya e suporte de todo a equipe de Autoesporte. O design é de Pablo Gonzalez.

ÍNDICE POR MARCAS E MODELOS

Audi
Q6 e-tron 45
A3 Sportback 36
Q5 PHEV 73
Q5 Sportback PHEV 73
A3 Sedan 41
A4 Sedan 42
A5 Sportback 42
Q3 54
Q3 Sportback 54
Q5 54

BMW
Série 4 Cabrio 85
iX1 80
iX2 80
iX3 80
i4 80
Série 1 36
Série 3 PHEV 76
Série 2 Gran Coupé 42
Série 3 42
X1 53
X2 54
X4 54

BYD
Dolphin Mini 77
Dolphin 73
Yuan Pro 76
Yuan Plus 77
Seal 78
Tan 80
King 70
Song Pro 70
Song Plus 70
Song Plus Premium 73
Shark 73

Caoa Chery
Tiggo 8 CS 73
Tiggo 7 Pro Hybrid 70
Tiggo 8 Pro Plug-in Hybrid 57
Arrizo 6 Pro Hybrid 40
Tiggo 5x 47
Tiggo 7 66

Chevrolet
Spin 7 lugares 58
Trailblazer 60
Equinox EV 80
Blazer EV 81
Onix 38
Silverado 68
Montana 68
S10 65
Onix Plus 46
Spin 5 lugares 47
Tracker 47
Equinox 64

Citroën
C3 33
Aircross 5 lugares 47
Aircross 7 lugares 58
Basalt 45

Discovery
Discovery Sport 56

Fiat
Mobi 33
Argo 33
Strada 61
Toro 62
Titano 68
Cronos 38
Fastback 47
Pulse 45

Ford
Mustang 84
Mustang Mach E 81
Maverick Hybrid 70
F-150 87
Maverick 63
Ranger 65
Territory 51
Bronco Sport 55

GWM
Ora 03 77
Haval H6 70
Haval H6 GT 72
Tank 300 74

Honda
City Hatch 33
Civic Type R 36
Civic 74
CR-V 74
Accord 74
City 38
HR-V 46
ZR-V 51

Hyundai
Palisade 60
Ioniq 5 81
HB20 32
HB20S 37
Creta 48
Tucson 51

JAC
E-JS1 77
E-JS4 81
E-J7 81
Hunter 55

Jaecoo
7 71

Jeep
Commander 7 lug. 59
Grand Cherokee 74
Gladiator 68
Renegade 48
Compass 51
Commander 5 lug. 51
Wrangler 55

Kia
EV6 81
Niro 71
Stonic 48
Sportage 55

Lexus
UX 74
NX 75
RX 75
ES 75

Mercedes-Benz
GLB 80
EQA 82
EQB 82
Classe C 42
Classe E 42
GLA 43
GLA 55
GLC 55
GLC Coupé 56

Mini
Aceman 82
Cooper 35
Cooper SP 35
Cooper Cabrio 85
Cooper elétrico 82
Countryman elétrico 82

Mitsubishi
Eclipse Cross 51
L200 Triton 65
Outlander 75
Pajero Sport 80
Triton 64

Neta
Aya 77
X 78

Nissan
Frontier 65
Kicks 48
Sentra 40
Versa 38

Omoda
E5 76

Peugeot
208 33
2008 48
e-2008 82

Porsche
718 Boxster 85
718 Cayman 85
Macan 56
Macan elétrico 83

RAM
500 68
2500 68
3500 68
Rampage 63

Range Rover
Evoque 56

Renault
Duster 43
Kardian 45
Kwid 34
Kwid E-Tech 78
Megane E-Tech 83
Oroch 63

Subaru
Forester 56

Suzuki
Jimny Sierra 47

Toyota
RAV4 75
SW4 5 lugares 58
Corolla 38
Corolla Hybrid 69
GR Corolla 36
Corolla Cross 52
Corolla Cross Hybrid 71
Hilux 66
SW4 7 lugares 60

Volkswagen
Amarok 66
Jetta 43
Nivus 40
Polo 34
Saveiro 51
T-Cross 48
Taos 52
Tera 44
Tiguan 60
Virtus 38

Volvo
EC40 83
EX30 78
EX40 82
XC60 76

Zeekr
1 83
X 83

NOVIDADES

Modelos inéditos, com nova geração ou recentemente estreados estão assinalados com

no índice

QUAL COMPRAR 2025

DESTAQUE

Recebe o selo Qual Comprar e abre sua seção o melhor escolhido de cada uma das 20 categorias. São eles: hatch compacto, hatch premium, sedã compacto, sedã médio, sedã premium, mais de 5 lugares premium, SUV de entrada, SUV compacto, SUV médio, SUV premium, picape compacta, picape intermediária, picape média, picape grande, híbrido, híbrido premium, elétrico, elétrico premium e cupê e conversível.

NOTAS AUTODESPORTE

Opinião de nossa equipe

1 estrela: ***Ruim***
2 estrelas: ***Regular***
3 estrelas: ***Bom***
4 estrelas: ***Ótimo***
5 estrelas: ***Excelente***

PREÇO

Valores mínimo e máximo para toda a linha do modelo, segundo a tabela sugerida pela marca em 31/5/2025.

SEGURO

Médias feitas pelo Minuto Seguros com base em dois perfis homem e mulher casados, 35 anos, moradores da zona sul de São Paulo, com cinco anos de CNH, sem bônus e com franquia reduzida.

- **MULHER**
- **HOMEM**

VERSÃO SUGERIDA

Sugestão do melhor opção na gama do modelo.

MOTOR

Nos carros flex (F), a potência informada é com etanol. Gasolina é indicado por (G); diesel, por (D); híbridos, por (HEV), quando plug-in, (PHEV), quando pleno.

CÂMBIO

Manual (MT); automático (AT), dupla embreagem (DCT) e continuamente variável (CVT), sempre seguidos do número de marchas indicado pelo fabricante.

LANÇAMENTO

Indica o ano de chegada da atual geração do modelo.

PORTA-MALAS

Os números são os declarados pelo fabricante em litros.

GARANTIA

Prazo de cobertura prometido pelo fabricante ou importadora.

PEÇAS

Cesta composta de um farol direito, um retrovisor externo direito, um para-choque dianteiro, uma lanterna traseira direita, um filtro de ar (elemento), um filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, duas pastilhas de freio dianteiras, um filtro de óleo do motor e um filtro de combustível. Sempre do ver são básica.

REVISÕES

Custo das revisões da versão básica do carro feitas em concessionário até 5 anos de uso, conforme as tabelas de cada marca.

DE R$ 0 A R$ 1.000.000
VERSÃO SUGERIDA **PINK PIG**

Para explicar os símbolos do Qual Comprar 2025, recorremos ao Porsche 917/20 Pink Pig que disputou as 24 Horas de Le Mans de 1971. Desenvolvido como um experimento aerodinâmico, o protótipo tinha um design estranho que lembrava um porco. Por isso, sua pintura remete a cortes de carne suína. Também vem do Porsche a inspiração para nossa capa. O desenho faz referência a um dos inúmeros cartazes de corrida que o designer alemão Erich Strenger criou para a empresa entre 1954 e 1987.

MOTOR 4,4 T, 1.014 cv (G) **CÂMBIO** MT5
DESVALORIZAÇÃO Muita **SEGURO** Não muito **REVISÕES** ND **PEÇAS** Suínas **GARANTIA** Um bom churrasco
PORTA-MALAS 3 Porquinhos **LANÇAMENTO** 1971

NOSSOS SELOS

[redacted]
Eles não venceram a categoria, mas ainda são um bom negócio

[redacted]
Carros que demandam mais atenção antes da compra

MUDA LOGO?
Modelos que estão prestes a ser renovados

MANUTENÇÃO MAIS BARATA DA CATEGORIA

MANUTENÇÃO MAIS CARA DA CATEGORIA

MAIOR PORTA-MALAS DA CATEGORIA

MENOR PORTA-MALAS DA CATEGORIA

MENOR DESVALORIZAÇÃO DA CATEGORIA

MAIOR DESVALORIZAÇÃO DA CATEGORIA

ECONÔMICO
Modelos com baixo consumo de combustível

SEGURO MAIS EM CONTA DA CATEGORIA

SEGURO MAIS CARO DA CATEGORIA

[redacted]
Carros que estão há mais de sete anos no mercado

MINUTO SEGUROS
A Minuto Seguros é a maior corretora de seguros auto do país e também a maior do seguro online.

CORES E CATEGORIAS

Confira a sequência das 20 categorias

HATCH COMPACTO
HATCH PREMIUM
SEDÃ COMPACTO
SEDÃ MÉDIO
SEDÃ PREMIUM
SUV DE ENTRADA
SUV COMPACTO
SUV MÉDIO
SUV PREMIUM
+ DE 5 LUGARES
+ DE 5 LUGARES PREMIUM
PICAPE COMPACTA
PICAPE INTERMEDIÁRIA
PICAPE MÉDIA
PICAPE GRANDE
HÍBRIDO
HÍBRIDO PREMIUM
ELÉTRICO
ELÉTRICO PREMIUM
CUPÊ E CONVERSÍVEL

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

HATCH COMPACTO

DE **R$ 95.790** A **R$ 129.650**

VERSÃO SUGERIDA **LIMITED MT**

HYUNDAI HB20

★★★★★

HATCH COMPACTO

HB20 comemora o tricampeonato na categoria Hatch Compacto. Isso porque mantém suas virtudes para se destacar no segmento, como revisões mais baratas entre os rivais e cesta de peças com preço competitivo – só atrás do Renault Kwid. Além disso, tem garantia de fábrica de cinco anos e desvalorização comedida. E até o seguro que era uma questão por causa das apólices caras, melhorou. Conta ainda com o custo/benefício agressivo tradicional da (agora) enxuta linha do hatch da marca coreana. São quatro versões que já saem da fábrica de Piracicaba (SP) com seis airbags, câmera de ré, faróis com acendimento automático e central multimídia. E duas opções de motores que se destacam pela eficiência e pelo desempenho até surpreendente em determinadas situações: 1.0 aspirado de 80 cv com câmbio manual e turbo de 120 cv com caixa automática de seis marchas. A indicada Limited MT agrega painel parcialmente digital e chave presencial com partida do motor por botão

MOTOR
1.0, 80 cv / 1.0T, 120 cv (F)

CÂMBIO
MT5, AT6

GARANTIA
5 anos

SEGURO
O R$ 3.201
O R$ 2.440

REVISÕES
R$ 3.173

DESVALORIZAÇÃO
10,6%

PEÇAS
R$ 6.384

PORTA-MALAS
300 litros

LANÇAMENTO
2019

Revisões mais baratas da categoria e cesta de peças com preços competitivos e custo/benefício vantajoso

Acabamento interno ainda deixa a desejar, assim como o posicionamento dos selos traseiros e da luz de ré

DE **R$ 94.990** A **R$ 129.190**
VERSÃO SUGERIDA **LT 1.0 MT**

Sem mudanças desde o lançamento da segunda geração, o ex-líder de mercado sente o peso da maturidade. Para complicar, o custo de peças é o mais caro do segmento. São sete versões, duas com o motor 1.0 aspirado de 82 cv, sempre com transmissão manual de seis marchas, e as outras com o 1.0 turbo de 116 cv e opções MT6 ou AT6. Apesar do custo-benefício atraente da LT manual, as opções mais recheadas passam de R$ 110 mil. O modelo se vale do seguro barato e de ótima liquidez, e a revalorização deve sair neste ano, acima.

MOTOR **1.0, 82 cv (F) / 1.0T, 116 cv (F)** CAMBIO **MT6 / AT6**
DESVALORIZAÇÃO **12,3%** SEGURO **R$ 2.122** **R$ 2.120**
REVISÕES **R$ 4.168** PEÇAS **R$ 11.251** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **280 litros** LANÇAMENTO **2019**

DE **R$ 73.490** A **R$ 99.690**
VERSÃO SUGERIDA **LIVE PACK 1.0**

O hatch tem posicionamento agressivo. Os preços iniciais ficam próximos aos dos subcompactos e só a versão turbo de 130 cv se aproxima dos R$ 100 mil. Os demais usam o 1.0 aspirado de 75 cv. Além disso, nesse novo fase, a marca francesa viu que precisava dar um talento no pós-venda. As revisões estão entre os mais acessíveis e o custo de peças custa menos que o dos coirmãos Fiat e Peugeot. Graças também ao projeto simplificado. Design e acabamento devem em refino e o painel parece uma calculadora Casio dos anos 1980.

MOTOR **1.0, 75 cv (F) / 1.0 T 130 cv (F)** CAMBIO **MT5, CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **9,7%** SEGURO **R$ 1.890** **R$ 1.892**
REVISÕES **R$ 4.540** PEÇAS **R$ 7.707** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **315 litros** LANÇAMENTO **2023**

DE **R$ 78.990** A **R$ 81.490**
VERSÃO SUGERIDA **LIKE**

O pequenino está entre os carros mais baratos do país e finalmente recebeu controles de tração e de estabilidade — por força de lei, diga-se de passagem. Outra boa notícia é que voltou a usar o motor 1.0 Firefly — e, por força do Proconve. No mais, é um modelo racional, com o mínimo para sobreviver dignamente na selva urbana. Destaque para as revisões, já o custo de peças fica na média. O espaço é o de um subcompacto, o acabamento é ruim e o acesso à porta-traseira requer que você esteja com os exercícios funcionais em dia.

MOTOR **1.0, 75 cv (F)** CÂMBIO **MT5**
DESVALORIZAÇÃO **12,1%** SEGURO **R$ 1.586** **R$ 1.587**
REVISÕES **R$ 3.721** PEÇAS **R$ 8.581** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **216 litros** LANÇAMENTO **2016**

DE **R$ 90.990** A **R$ 106.900**
VERSÃO SUGERIDA **DRIVE 1.3 CVT**

Considerando a linha de entrada da Fiat, o Argo é o que tem o custo-benefício mais interessante. Oferece espaço razoável, desvaloriza pouco e ainda tem custo de peças com custo mais baixo do que o do motor a dos rivais. As revisões ficam dentro do médio. As opções de entrada usam o 1.0 de 75 cv, mas o 1.3 de 107 cv com o câmbio CVT é um dos melhores casamentos entre motor e transmissão do momento — inclusive, um dos motivos para sugerirmos a Drive 1.3. Mesmo assim, ela ainda deve equipamentos interessantes.

MOTOR **1.0, 75 cv / 1.3, 107 cv (F)** CÂMBIO **MT5, CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **6,8%** SEGURO **R$ 2.527** **R$ 2.055**
REVISÕES **R$ 4.000** PEÇAS **R$ 8.177** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **300 litros** LANÇAMENTO **2017**

DE **R$ 117.500** A **R$ 148.200**
VERSÃO SUGERIDA **EX**

O modelo carrega a imagem de valor agregado da marca japonesa e sua confiança mecânica. Além disso, na categoria é o que melhor agrega conforto no rodar (embalado pelo motor 1.5 de 126 cv) e uma cabine aconchegante. O problema é que a Honda não desce do salto com o City. O preço do compacto começa em R$ 117.500 — com pouca margem para pechinchar na concessionária. E é também ainda uma dos cestos de peças mais caros — e as revisões também são "salgadas" diante dos rivais.

MOTOR **1.5, 126 cv (F)** CÂMBIO **CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **6,2%** SEGURO **R$ 1.974** **R$ 1.917**
REVISÕES **R$ 4.428** PEÇAS **R$ 10.298** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **268 litros** LANÇAMENTO **2021**

DE **R$ 79.990** A **R$ 122.990**
VERSÃO SUGERIDA **STYLE**

O carro tem, disparado, o desenho mais ousado, arrojado e original do segmento. Além disso, recebeu um acerto mais "esportivo" e uma posição de dirigir que evoca isso. E melhorou muito seu custo, benefício com a chegada do motor Firefly 1.0 que equipa a versão que sugerimos, Style. A configuração oferece ar-condicionado digital, multimídia com espelhamento de celular sem fio e teto solar. Mas beleza não põe mesa: o 208 tem peças caras, assim como o pacote de revisões. Espaço interno e porta-malas também deixam a desejar.

MOTOR **1.0, 75 cv (F) / 1.0 T 130 cv (F)** CÂMBIO **MT5, CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **5,8%** SEGURO **R$ 2.317** **R$ 1.984**
REVISÕES **R$ 4.806** PEÇAS **R$ 10.188** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **265 litros** LANÇAMENTO **2020**

DE **R$ 79.790** A **R$ 86.590**
VERSÃO SUGERIDA **INTENSE**

Além de ser um dos carros mais baratos do país, o Kwid é um dos mais econômicos. Ganhou nova versão e alguns equipamentos no linha 2026 e mantém o motor 1.0 de 71 cv. O apoio racional da linha ganha caro com o menor custo da cesta de peças na categoria, e os preços das revisões também são acessíveis. Os equipamentos são os esperados para o segmento. A versão sugerida Intense recebe multimídia com rel de 8 polegadas, câmera de ré e retrovisores elétricos. A desvalorização fica acima da média no segmento.

MOTOR **1.0, 71 cv (F)** CÂMBIO **MT5**
DESVALORIZAÇÃO **11%** SEGURO **R$ 1.584** IPVA **R$ 1.965**
REVISÕES **R$ 3.704** PEÇAS **R$ 6 261** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **290 litros** LANÇAMENTO **2017**

DE **R$ 95.790** A **R$ 131.650**
VERSÃO SUGERIDA **SENSE TSI**

Entre os hatches, o Polo é aquele que passa mais imagem de robustez. Mesmo com o 1.0 aspirado de 84 cv, se sobressai pelo ajuste mais firme do conjunto, além de suspensão, pedais e volante, ainda que seja um dos carros mais lentos do Brasil. Nas opções 1.0 turbo de 116 cv, o hatch fica divertido. É o carro mais vendido no país, apesar dos preços acima de R$ 95 mil — mesmo no franciscano versão Track. A cesta de peças é competitiva, mas as revisões depõem contra, assim como o acabamento interno do compacto.

MOTOR **1.0, 84 cv / 1.0 T, 116 cv (F)** CAMBIO **MT5, AT6**
DESVALORIZAÇÃO **8,3%** SEGURO **R$ 2.016** IPVA **R$ 3.010**
REVISÕES **R$ 4.945** PEÇAS **R$ 7.704** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **300 litros** LANÇAMENTO **2017**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Preço do carro no site da marca é o mesmo da concessionária?

Preços de carros nos sites e nas lojas costumam ter diferenças consideráveis. Logo, surge a questionamento: as concessionárias sempre vendem veículos com descontos? **Autoesporte** esclarece. O valor do carro indicado no site é o chamado preço público sugerido, como contextualiza Raphael Galante, gerente da Oikonomia Consultoria Automotiva. "O preço que a gente chama de 'cheio' é o preço público sugerido, que é o preço da base de cálculo de todo e qualquer imposto que o carro tem", explica o especialista.
Isso significa que o preço sugerido é uma base que a fabricante define para que o valor da venda possa cobrir impostos, custo de produção e margem de lucro. Quando há bônus, essas taxas não diminuem e os custos são arcados pela fabricante. "Então, quando a marca dá desconto sai no prejuízo", oposto que você está se perguntando. A resposta é **não**. Não é possível antecipar imprevistos econômicos, mas os bônus são sempre calculados e aplicados estrategicamente.
O preço do carro pode cair de acordo com a demanda. E se um modelo está para mudar ou sair de linha, também pode receber promoções e descontos.

Comprar carro à vista é sempre melhor que financiado?

Como quase todas as perguntas relacionadas a finanças, a resposta é **depende**. Existem algumas condições que podem fazer o financiamento ser mais vantajoso do que o pagamento à vista. Entre elas, o desejo do comprador de manter a quantia que dez. Isto é, em vez de mobilizar o dinheiro, mantê-lo aplicado (ou guardado) para usar em oportunidades de investimento que possuam retorno consistentemente maior do que as taxas de juros do financiamento. Tudo isso considerando, claro, os impostos e riscos envolvidos na modalidade.
Outra ocasião em que o pagamento financiado apresenta-se mais vantajoso é quando há alta inflação projetada. Quando a inflação aumenta, o dinheiro perde valor ao longo do tempo, o que se reflete no valor real da dívida, que também diminui. Trata-se de uma questão estratégica. Em casos de carros para empresas, a depender do regime fiscal e tributário da organização, podem existir incentivos fiscais que tornem o financiamento mais vantajoso. Tudo, no fim das contas, depende de fazer boas pesquisas e contas antes de fechar negócio.

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

HATCH PREMIUM

MINI COOPER 5 PORTAS

★★★★★

HATCH PREMIUM

MOTOR
2.0 T, 204 cv OU 231 cv (G)

CAMBIO
DCT 7

GARANTIA
2 anos

SEGURO
O R$ 5.328
O R$ 6.052

REVISÕES
R$ 8.651

DESVALORIZAÇÃO
7,9%

PEÇAS
R$ 35.332

PORTA-MALAS
278 litros

LANÇAMENTO
2024

DE **R$ 259.990** A **R$ 299.990**
VERSÃO SUGERIDA **EXCLUSIVE**

O Cooper ficou carismático no ponto de venda. Enquanto a maioria dos hatches premium já passa dos R$ 300 mil, o modelo da marca britânica estreia sua nova geração com preços inferiores aos dos seus rivais. Vendido em duas configurações, o inglesinho com sotaque alemão é alimentado pelo 2.0 turbo de 204 cv ou 231 cv, aliado ao câmbio automatizado de dupla embreagem e sete marchas. Com isso, cumpre o zero a 100 km/h em 6,6 segundos. A versão básica, Top, já traz assistente de manutenção em faixa, sensor de ponto cego, faróis de LED, ar-condicionado de duas zonas, carregador por indução e multimídia com tela circular de 9,4". Mas sugerimos a Exclusive, que agrega ACC, head-up display, bancos esportivos e GPS com realidade aumentada. Além disso, o Mini 5 portas tem a segunda cesta de peças mais em conta da categoria — mais barata do que a do irmão 3 portas —, e as revisões são as mais acessíveis se compararmos só com concorrentes das marcas de luxo.

Bom acabamento e revisões baratas para uma marca de luxo

Ausência de mais itens de auxílio à condução

A3 Sportback

DE **R$ 324.990** A **R$ 349.990**
VERSÃO SUGERIDA **PERFORMANCE BLACK 40 TFSI**

Vencedor do Quem Compra 2024, o A3 deixou escapar o bicampeonato por ter ficado caro demais. Também tem o pacote de revisões mais alto da categoria, e o custo de peças pouco alivia. Mesmo assim, vale-se de uma dinâmica apurada e da mecânica conhecida e consagrada do Grupo Volkswagen: o motor EA888 2.0 turbo de 204 cv aliado à caixa S tronic de dupla embreagem e sete marchas. Na reestilização recente, perdeu o auxílio do sistema híbrido leve, mas ainda vai de zero a 100 km/h em 7,4 segundos.

MOTOR **2.0 T, 204 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **R$ 7.008** IPVA **R$ 6.489**
REVISÕES **R$ 12.464** PEÇAS **R$ 43.519** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **380 litros** LANÇAMENTO **2021**

118i M Sport

R$ 320.950
VERSÃO SUGERIDA **118I M SPORT**

O carro já foi vencedor desta categoria em 2023, mas sente o peso da idade. Essa geração foi lançada em 2019 e ainda não há data certa para a chegada do Série 1 sucessor, que estreou na Europa há um ano. Além disso, na frieza dos números e em comparação aos rivais, a versão única 118i tem um dos motores menos potentes, com 140 cv. Noves fora, o desempenho é bom, assim como a dinâmica que se espera de um carro da marca alemã. No pós-venda, peca pelo custo de peças mais caro da categoria, que supera R$ 50 mil.

MOTOR **1.5 T, 140 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **18%** SEGURO **R$ 6.730** IPVA **R$ 5.292**
REVISÕES **R$ 9.292** PEÇAS **R$ 52.833** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **360 litros** LANÇAMENTO **2021**

Civic Type R

R$ 429.900
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Esse bi enquadrado cobra caro pela diversão. Dados convincentes não faltam ao Type R: motor 2.0 turbo de 287 cv e 42,8 kgfm, câmbio manual de sete marchas e zero a 100 km/h abaixo dos 6 segundos. Ainda oferece quatro modos de condução, que ajustam desde a assistência da direção e a rigidez dos amortecedores até o ponto exato e o ronco do escapamento. Tudo isso, no entanto, custa mais de R$ 430 mil, além de uma desvalorização elevada com peças. Ao menos, as revisões são as mais baratas da categoria, com sobras.

MOTOR **2.0 T, 297 cv (G)** CÂMBIO **MT6**
DESVALORIZAÇÃO **11,3%** SEGURO **R$ 6.716** IPVA **R$ 7.026**
REVISÕES **R$ 4.157** PEÇAS **R$ 44.816** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **357 litros** LANÇAMENTO **2023**

Cooper S 3P

DE **R$ 249.990** A **R$ 304.990**
VERSÃO SUGERIDA **EXCLUSIVE 3P**

O irmão menor tem quase todas as mesmas virtudes do vencedor da categoria deste ano: motor 2.0 turbo de 204 cv, acerto dinâmico que ressalta a esportividade e um design que, se não é atrapalhar, mantém aquele charme retrô. Outra vantagem é ser um pouco mais barato que o 5 portas, só que sua cesta de peças supera essa diferença na tabela de preços sugeridos. E ainda cobra mais pelas revisões. Por fim, tem a óbvia inconveniência da carroceria de apenas três portas e a limitação do espaço interno.

MOTOR **2.0 T, 204 cv ou 231 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **12,3%** SEGURO **R$ 4.219** IPVA **R$ 3.873**
REVISÕES **R$ 9.521** PEÇAS **R$ 46.479** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **210 litros** LANÇAMENTO **2024**

GR Corolla

DE **R$ 416.990** A **R$ 461.990**
VERSÃO SUGERIDA **CORE**

A variante endiabrada e hatch do Corolla é parte daquela rivalidade pebular entre Toyota e Honda. Onde um está, o outro geralmente vai também. No caso do GR preparado pela Gazoo Racing, o motor é turbo e mais potente que o do Type R — o 1.6 gera 304 cv, e atua com a caixa manual de seis marchas. O modelo leva a vantagem, ainda, de ter a cesta de peças mais barata do segmento e revisões com custos só um pouco maiores que os do aquarinvol. Nos preços de venda, porém, são bem parecidos, infelizmente.

MOTOR **1.6 T, 304 cv (G)** CÂMBIO **MT6**
DESVALORIZAÇÃO **18,6%** SEGURO **R$ 6.432** IPVA **R$ 6.764**
REVISÕES **R$ 5.052** PEÇAS **R$ 24.007** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **450 litros** LANÇAMENTO **2023**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Pense bem antes de fechar negócio

O que você espera de um carro? Autonomia para ir onde quiser, no momento em que desejar? Status? Um veículo para viajar? Transporte para a família? Ostentação? Em geral, no Brasil, um único carro atende a vários propósitos. Ainda assim, comece pensando no quanto o espaço, a economia, o custo de manutenção e a versatilidade são importantes para você. Se necessário, faça a velha lista de prós e contras em uma folha de papel. Um recurso simples que pode ajudar na hora de tomar a decisão.

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

SEDÃ COMPACTO

MOTOR
1.0, 80 cv / 1.0 T, 120 cv (F)
CÂMBIO
MT5, AT6
GARANTIA
5 anos
SEGURO
O R$ 2.360
O R$ 2.323
REVISÕES
R$ 3 173
DESVALORIZAÇÃO
15%
PEÇAS
R$ 8 726
PORTA-MALAS
475 litros
LANÇAMENTO
2019

DE **R$ 104.290** A **R$ 135.310**
VERSÃO SUGERIDA **LIMITED MT**

A marca coreana faz barba e cabelo com a linha HB20 também vencedora entre os sedãs compactos. Nessa categoria, o modelo traz as mesmas eficientes opções de conjuntos mecânicos do hatch: o 1.0 três cilindros aspirado, com até 80 cv e câmbio manual, ou turbo de 120 cv e transmissão automática de seis velocidades. Do ponto de vista racional, ele é imbatível, com revisões (bem) mais baratas que as de todos os concorrentes, seguro com apólice camarada e cesta de peças mais em conta, a despeito da desvalorização acima da média. A Hyundai também fez uma dieta na gama do HB20S, que agora tem só quatro configurações de acabamento, sempre com seis airbags, câmera de ré e central multimídia BlueMedia com tela de 8 polegadas e conexão sem fio para smartphones. Nossa sugestão é a Limited turbo, que, além do motor mais potente, traz ar-condicionado automático e quadro de instrumentos parcialmente digital.

Revisões mais baratas e conjunto mecânico eficiente

Itens de auxílio à condução só na versão topo de linha

CHEVROLET ★★★

Onix Plus

DE **R$ 106.790** A **R$ 136.490**
VERSÃO SUGERIDA **LTZ TURBO AT**

O Onix Plus espelha versões e conjuntos mecânicos [motor 1.0 três cilindros aspirado e turbo e câmbio manual ou automático] de seu irmão hatch, assim como alguns custos do pós-venda. Os valores das peças são próximos e altos e os revisões têm basicamente os mesmos preços, dentro da média da categoria. O modelo também sofre com a falta de novidades para a linha, além de ter a desvalorização mais alta do segmento. A LTZ, versão sugerida, tem seis airbags, MyLink com tela de 8" e wi-fi a bordo e câmera de ré.

MOTOR **1.0, 82 cv (F) / 1.0 T, 116 cv (F)** CAMBIO **MT6 / AT6**
DESVALORIZAÇÃO **15,9%** SEGURO **R$ 2.209** IPVA **R$ 2.206**
REVISÕES **R$ 4.368** PEÇAS **R$ 11.656** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **469 litros** LANÇAMENTO **2019**

FIAT ★★★

Cronos

DE **R$ 103.490** A **R$ 119.990**
VERSÃO SUGERIDA **PRECISION 1.3**

O sedã argentino passou por um facelift básico (grade e faróis full LED) para provar que está vivo. Todas as versões agora oferecem multimídia com espelhamento sem fio para smartphone. O Cronos continua, mantém a cesta de peças mais cara da categoria e um alto índice de depreciação. As revisões, por sua vez, têm valores razoáveis. A configuração 1.0 MT segue como o sedã mais barato do país; mas sugerimos o Precision 1.3 CVT, a única que ganhou airbags laterais, além dos frontais obrigatórios por lei.

MOTOR **1.0, 75 cv / 1.3, 107 cv (F)** CAMBIO **MT5, CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **12,9%** SEGURO **R$ 3.270** IPVA **R$ 3.036**
REVISÕES **R$ 4.000** PEÇAS **R$ 14 368** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **525 litros** LANÇAMENTO **2018**

HONDA ★★★★

City

DE **R$ 117.500** A **R$ 149.200**
VERSÃO SUGERIDA **EXL**

Vencedor da categoria em 2024, o City foi destronado pelo melhor custo/benefício do HB20S. Mas segue sob a imagem de marca com reputação inabalável e tem peças e revisões com custos aceitáveis. Ainda leva a vantagem de ter recebido atualização visual em 2024 e usar o eficiente conjunto com motor 1,5 e câmbio CVT. Com exceção do inicial, o LX, todas as versões passaram a vir com freio de estacionamento eletrônico e freios a disco na traseira, além do pacote de assistentes à condução Honda Sensing.

MOTOR **1.5, 126 cv (F)** CAMBIO **CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **4,2%** SEGURO **R$ 2.661** IPVA **R$ 3.195**
REVISÕES **R$ 4.428** PEÇAS **R$ 9.975** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **519 litros** LANÇAMENTO **2021**

NISSAN ★★★★

Versa

DE **R$ 115.690** A **R$ 141 490**
VERSÃO SUGERIDA **SR**

O sedã mexicano se destaca pelo bom nível de equipamentos e pelos preços das revisões, que desde a geração passada figuram entre os mais em conta do segmento. Por outro lado, o Versa ainda usa o conhecido motor 1.6 16v de 113 cv com câmbio CVT raiz que acompanha esse e outros modelos da marca desde quando os dinossauros dominavam a Terra. A cesta de peças assusta, porém o seguro compensa. Sugerimos a esportiva SR pelo visual mais descolado e pelo pacote de equipamentos bem generoso.

MOTOR **1.6, 113 cv (F)** CAMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **7,9%** SEGURO **R$ 2.465** IPVA **R$ 2.463**
REVISÕES **R$ 3.916** PEÇAS **R$ 13.056** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **468 litros** LANÇAMENTO **2020**

VOLKSWAGEN ★★★★

Virtus

DE **R$ 108.990** A **R$ 165.990**
VERSÃO SUGERIDA **TSI**

O Virtus é um dos sedãs mais divertidos entre tantos rivais comportados. Isso graças ao cultuado motor TSI e ao acerto mais firme típico dos carros da marca. Desde 2024 o modelo adotou a interessante central multimídia VW Play com tela de 10". Sugerimos a versão TSI, que já vem com itens de auxílio à condução, como ACC e frenagem autônoma de emergência. Seguro e cesta de peças têm custo baixo para a categoria, mas as revisões não acompanham isso. A desvalorização está na média.

MOTOR **1.0 T, 116 cv ou 128 cv / 1.4 T, 150 cv (F)** CÂMBIO **MT5, AT6** DESVALORIZAÇÃO **8,2%** SEGURO **R$ 2 186** IPVA **R$ 2.281** REVISÕES **R$ 5.448** PEÇAS **R$ 8.484** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **521 litros** LANÇAMENTO **2018**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Diferentes réguas

Essa dica vale não apenas para os sedãs como para todas as carrocerias. As fabricantes usam diferentes formas de aferir os porta-malas de seus veículos e divulgar — claro, de acordo com o próprio interesse. A mais comum é o padrão VDA, que consiste em acomodar oito blocos de isopor de 1 litro até que o compartimento fique cheio. Esse método costuma apresentar números menos otimistas e mais realistas. Outros, calculam o compartimento em litros de água, fórmula que acaba ocupando espaços que não são úteis no uso cotidiano dos clientes. Por isso, fique de olho!

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

SEDÃ MÉDIO

TOYOTA COROLLA

★★★★★

SEDÃ

MOTOR
2.0, 175 cv (F)
CÂMBIO
CVT10
GARANTIA
10 anos
SEGURO
R$ 2.852
R$ 3.367
REVISÕES
R$ 4 576
DESVALORIZAÇÃO
12,9%
PEÇAS
R$ 13 701
PORTA-MALAS
470 litros
LANÇAMENTO
2019

DE **R$ 164.590** A **R$ 193.810**
VERSÃO SUGERIDA **GLI**

Em um segmento que só faz desidratar (o número de representantes só tem caído nos últimos anos), o reinado do Corolla parece ainda mais inabalável: não somente na liderança absoluta nos emplacamentos da categoria como também no Qual Comprar, em que o três volumes celebra o bicampeonato com folga. Além da reputação de um pós-venda eficiente e da fama de "carro que não dá problema", o sedã tem a cesta de peças mais barata em comparação com a dos rivais. Sem falar do pacote de revisões, apenas um pouco mais caro que o dos demais. Para completar, ainda tem motor 2.0 com injeção direta eficiente e um dos melhores acertos de câmbio CVT de que se tem notícia. E mais: entrou no programa de garantia de 10 anos que a Toyota lançou para toda a linha e tem apólice de seguros em conta. Nem mesmo a desvalorização surpreendentemente alta, chega a assustar. Fica até difícil achar defeitos no queridinho Corolla.

Conforto a bordo, consumo e liquidez no mercado de usados

Multimídia e coerência de emoção ao dirigir

R$ 129.990
VERSÃO SUGERIDA **MAX DRIVE**

A Caoa Chery melhorou os equipamentos do sedã. Alertas de colisão frontal e de tráfego cruzado, assistente de faixa e frenagem automática agora fazem parte do pacote Max Drive. O Arrizo também ganhou ar automático e sensor de chuva. E custa o mesmo que versões intermediárias de sedãs compactos. O conjunto com motor 1.5 turbo, sistema híbrido leve e câmbio CVT ger a desempenho razoável. Tem revisões e seguro mais baratos da categoria, com cesta de peças no médio, mas o projeto não é dos mais modernos.

MOTOR **1.5 T, 160 cv (F)** CÂMBIO **CVT9**
DESVALORIZAÇÃO **5,9%** SEGURO **R$ 2.482** **R$ 2.069**
REVISÕES **R$ 4.066** PEÇAS **R$ 16.443** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **405 litros** LANÇAMENTO **2020**

DE **R$ 170.190** A **R$ 183.990**
VERSÃO SUGERIDA **EXCLUSIVE PREMIUM**

Vencedor em 2023, o Sentra não tem vida fácil numa categoria em que concorre com o Corolla. Mas enfrenta isso com dignidade, e com nível de conforto superior. Poderia ter sido melhor se a cesta de peças e o seguro não fossem os mais caros do segmento. O motor 2.0 de 15... cv com câmbio CVT que simula 9 marchas entrega aquele desempenho que zela pela suavidade e tradição. A versão topo de linha, Exclusive, ag...ega itens de assistência à condução, como câmera 360 graus, alerta de ponto cego e assistente de farol alto.

MOTOR **2.0, 151 cv (G)** CÂMBIO **CVT9**
DESVALORIZAÇÃO **19,4%** SEGURO **R$ 3.173** **R$ 4.068**
REVISÕES **R$4.410** PEÇAS **R$ 20.639** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **456 litros** LANÇAMENTO **2023**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Dicas importantes para fazer a melhor escolha de seguro

1) Faça comparativos entre seguradoras
O mercado está repleto de empresas e cada uma oferece diferentes opções de cobertura e preços. Busque aspectos como reputação em sites de reclamação, índice de resolução e qualidade do atendimento.

2) Conheça os tipos de cobertura
Danos ao veículo: cobre colisão, incêndio, roubo e furto.
Danos a terceiros: cobre danos materiais e/ou corporais causados a terceiros em caso de acidente.
Assistência 24 horas: oferece guincho e troca de pneu. Vidros, faróis e pneus: cobertura em caso de danos específicos em outras partes do carro.
Fenômenos naturais: proteção contra enchentes, chuva de granizo, queda de objetos no carro, deslizamento de terra, incêndio e raios.

3) Descreva seu perfil e faça orçamentos
Hora de fornecer informações como idade, histórico de direção, modelo do carro e endereço, para que o prêmio (quanto você paga pelo seguro) seja definido. Logo, é importante passar dados verdadeiros. Além do preço do seguro, existe o franquia, um valor que o segurado paga caso tenha algum sinistro. Ela pode ser normal ou reduzida.

O que é e como funciona um carro híbrido leve?

O Caoa Chery Arrizo 6 é só um entre os vários modelos híbridos leves do Qual Comprar 2025. Ao contrário dos carros dos tipos plug-in, paralelo ou em série, os híbridos leves têm níveis de eletrificação e de complexidade mais baixos. A vantagem é o menor custo, muitas vezes próximo ao de veículos dotados apenas de motor a combustão. A desvantagem é que o consumo de combustível também não é tão melhor na comparação. Falando de parte técnica, em vez de um motor elétrico que consegue movimentar sozinho as rodas, um carro híbrido leve tem um pequeno gerador elétrico que também serve como alternador. O componente é capaz de carregar uma bateria auxiliar, que pode ser de 12 volts ou 48 volts. Essa bateria, por sinal, serve para dar o partida no motor a combustão, manter velocidades de cruzeiro e acionar sistemas elétricos secundários. Por essa função menos crucial, ela é bem menor nos híbridos leves, e se parece mais com baterias convencionais. Na prática, a grande maioria dos híbridos leves nem sequer tem a possibilidade de tracionar as rodas em modo elétrico. Por todas essas razões, eles estão listados entre os veículos a combustão no Qual Comprar 2025.

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

SEDÃ PREMIUM

A3 SEDAN

MOTOR
2.0 T, 204 CV (G)
CÂMBIO
DCT7
GARANTIA
2 anos
SEGURO
G R$ 6.221
O R$6.224
REVISÕES
R$ 12.464
DESVALORIZAÇÃO
10,9%
PEÇAS
R$ 49.519
PORTA-MALAS
~~373 litros~~
LANÇAMENTO
2021

DE **R$ 289.990** A **R$ 344.990**
VERSÃO SUGERIDA **PERFORMANCE**

Se o A3 foi desbancado na categoria hatch, seu irmão maior superou o Série 3 e acabou com uma sequência de vitórias da rival BMW na categoria. Entre as marcas premium de fato, o modelo da Audi se vale da cesta de peças mais barata — só perde para a do Jetta GLI —, enquanto o programa de revisões e o seguro estão dentro da média do segmento. O A3 Sedan chegou reestilizado neste ano, com mudanças principalmente na grade e nos para-choques e com um recheio mais generoso. Toda a linha recebe controle de cruzeiro adaptativo, assistente de faixa, sensor de ponto cego e alerta de tráfego cruzado traseiro, além de faróis e lanternas full LED e multimídia com tela de 10,25". A versão Performance adiciona bancos dianteiros com aquecimento e ajustes elétricos e ar com três zonas. O motor 2.0 turbo de 204 cv perdeu a assistência do sistema híbrido leve, mas teve o torque aumentado para 32,6 kgfm. O câmbio segue com caixa automatizada de dupla embreagem e sete marchas.

A dinâmico e o pegado esportivo sempre se sobressaem no A3

Perdeu o sistema híbrido leve e o consumo aumentou

A4 Sedan

DE **R$ 333.990** A **R$ 360.990**
VERSÃO SUGERIDA **S LINE**

O modelo foi renovado em 2024. Manteve o 2.0 TFSI e a caixa S tronic, mas ganhou tração integral quattro, o que o deixou ligeiramente mais veloz, com zero a 100 km/h em 6,7 segundos. O que pega para o sedã é o cesto de peças caro. Ao menos o seguro tem preços bons e as revisões seguem na média do segmento. A versão S line tem ar de três zonas de regulagens, bancos esportivos com ajustes elétricos, teto solar, retrovisores aquecidos e rodas aro 19. Vale lembrar que a nova geração, chamada de A5, estreia ainda em 2025.

MOTOR **2.0 T, 204 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **4,5%** SEGURO **R$ 5.504** **R$ 5.367**
REVISÕES **R$ 14.339** PEÇAS **R$ 82.130** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **460 litros** LANÇAMENTO **2015**

A5 Sportback

DE **R$ 360.990** A **R$ 395.990**
VERSÃO SUGERIDA **S LINE**

O sedã-cupê é bonito que dói, mas seu pós-venda também pode machucar o bolso. Tem a cesta de peças mais cara da categoria, beirando os seis dígitos, enquanto as revisões e o seguro ficam na prateleira intermediária. Chegou restilizado junto do A4 Sedan, com o qual compartilha o motor inclusive – a nova geração vai substituir os dois modelos de uma só vez. Até lá, a versão S line é a mais indicada, com diferenças no esti lo, bancos dianteiros esportivos elétricos e sistema de som com 10 alto-falantes, entre outros itens.

MOTOR **2.0 T, 204 cv (G)** CAMB O **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **4,4%** SEGURO **R$ 6.846** **R$ 5.850**
REVISÕES **R$ 14.339** PEÇAS **R$ 91.139** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **465 litros** LANÇAMENTO **2019**

Série 2 Gran Coupé

R$ 320.950
VERSÃO SUGERIDA **218I GRAN COUPÉ M SPORT**

Ele é o fã compleão em 2023, muito pelos custos competitivos após a compra importado em versão única, o Série 2 tem cesta de peças próxima da do A3, mas o pacote de revisões é mais em conta e o seguro também surge como um dos mais baratos do segmento. Pesa contra o motor 1.5 turbo de parcos 140 cv. O modelo foi atualizado com mudanças mínimas em 2024. Entre os equipamentos, destaque para o quadro de instrumentos digital com tela de 12,3" integrado ao multimídia, esse em display curvo de 14,9".

MOTOR **1.5 T, 140 cv (G)** CAMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **11,9%** SEGURO **R$ 5.820** **R$ 5.522**
REVISÕES **R$ 9.326** PEÇAS **R$ 52.709** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **430 litros** LANÇAMENTO **2019**

Série 3

DE **R$ 345.950** A **R$ 386.950**
VERSÃO SUGERIDA **320I M SPORT**

Quem carrega cinco títulos na categoria sedã premium sendo quatro seguidos, tem sempre de ser enaltecido. Montado no Brasil, a Série 3 é vendido em três versões e é o líder de emplacamentos do segmento. Só que as peças são mais caras que as dos concorrentes, assim como o seguro. Quanto aos itens de série, destaque para os faróis de LED adaptativos e o dispositivo Reversing Assist (que refaz os últimos metros em marcha a ré). O motor é o 2.0 biturbo, com câmbio de oito marchas e a indefectível tração traseira.

MOTOR **2.0 T, 184 cv (F)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **12,9%** SEGURO **R$ 7.451** **R$ 7.484**
REVISÕES **R$ 13.947** PEÇAS **R$ 73 910** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **480 litros** LANÇAMENTO **2019**

Classe C

DE **R$ 384.900** A **R$ 445.900**
VERSÃO SUGERIDA **C 300**

O Classe C ainda tenta dias melhores para fazer frente ao Série 3 nas vendas no varejo, já que no pós-venda não deixa a desejar. Tudo bem que os revisões são mais caros do que os do principal adversário, mas a cesta de peças é mais barata. O problema maior talvez esteja na etiqueta, já que o modelo da Mercedes custa bem mais que a rival. O C300 usa motor de 258 cv com caixa de nove marchas e é equipado com ar de quatro zonas, sistema de som Burmester com 15 alto-falantes e 710 watts e itens de auxílio à condução.

MOTOR **1.5 T, 204 cv / 2.0 T, 258 cv (G)** CÂMBIO **AT9**
DESVALORIZAÇÃO **10,4%** SEGURO **R$ 7.836** **R$ 8.517**
REVISÕES **R$ 16.800** PEÇAS **R$ 69.367** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **455 litros** LANÇAMENTO **2023**

Classe E

R$ 589.900
VERSÃO SUGERIDA **E 300**

Imponente e luxuoso, o Classe E passa de meio milhão de reais, e as cifras de pós-venda acompanham isso. A cesta de peças é o mais salgado do categoria, da mesma forma que o plano de manutenção. Porém, essa nova geração entrega bastante coisa. O sistema de entretenimento MBUX Premium oferece tela até para o carona, a suspensão é pneumática e o carro tem eixo traseiro esterçante. No alto do painel, uma câmera para selfies ou reuniões remotas. O motor 2.0 turbo tem sistema híbrido leve, mas gera apenas 258 cv, pouco para um sedã desse porte.

MOTOR **2.0 T, 258 cv (G)** CÂMBIO **AT9**
DESVALORIZAÇÃO **6,7%** SEGURO **R$ 11.905** **R$ 7 915**
REVISÕES **R$ 12.550** PEÇAS **R$ 78.843** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **540 litros** LANÇAMENTO **2024**

MERCEDES-BENZ ★★★★★

CLA

DE **R$ 297.900** A **R$ 499.900**
VERSÃO SUGERIDA **200 PROGRESSIVE**

O modelo em estilo cupê e a porta de entrada para a linha de sedãs da Mercedes. O pacote visual AMG Line inclui vistosos lados aro 18. Entre os equipamentos, oferece recursos de assistência ao condutor e uma prancha que reúne telas de instrumentos e multimídia. O CLA 200 recebe o 1.3 turbo de 163 cv e 27,7 kgfm, também com sistema híbrido leve. A cesta de peças passa dos R$ 80 mil, as revisões são iguais às do sedã Classe C e o custo de seguro está na faixa esperada do segmento. Vale ficar de olho, porque uma nova geração já foi lançada na Europa.

MOTOR **1.3 T, 163 cv / 2.0 T, 306 cv (G)** CÂMBIO **DCT7, DCT8**
DESVALORIZAÇÃO **8%** SEGURO **R$ 6.369** **R$ 6.122**
REVISÕES **R$ 16.800** PEÇAS **R$ 63.290** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **440 litros** LANÇAMENTO **2019**

VOLKSWAGEN ★★★★★

Jetta

R$ 250.990
VERSÃO SUGERIDA **GLI**

Por R$ 990, a vida do Jetta ficou mais difícil, pois ele superou o raixo de corte e veio parar entre os sedãs de luxo. Se por um lado carece de status de marca premium, compensa com cesta de peças e revisões (bem) mais em conta na categoria. Além disso, a versão única e esportiva entrega desempenho de sobra, garantida pelo motor 2.0 TSI de 231 cv, o modelo vai a 100 km/h em 6,7 segundos. Ele tem um belo porta-malas de 510 litros. Mas fique atento, pois a linha 2026 chegará ainda neste ano com a reestilização já aplicada lá fora.

MOTOR **2.0 T, 231 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **11,2%** SEGURO **R$ 4.668** **R$ 4.669**
REVISÕES **R$ 7.089** PEÇAS **R$ 19.693** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **510 litros** LANÇAMENTO **2018**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Conheça os tipos de blindagem oferecidos no Brasil

O Brasil tem a maior frota de carros blindados do mundo. Quase 30 mil veículos receberam proteção balística em 2024, como demonstram os números da Associação Brasileira de Blindagem (Abrablin). Mas quais são os tipos de blindagem? Quanto custa? Como funciona a blindagem? Existem seis níveis de blindagem disponíveis, mas apenas três são para uso civil. E 95% dos carros blindados no país têm proteção de nível III-A, a mais resistente autorizada para uso civil geral.

No estado de São Paulo, onde mais de cem blindadoras operam, o motorista terá de gastar, em média, R$ 100 mil para reforçar a estrutura de um carro em nível III-A. Se for um elétrico, como o BYD Dolphin, o valor pode chegar a R$ 140 mil. O processo de blindagem tem os materiais controlados pelo Exército, mas não recebe certificação de órgãos oficiais. Assim, cada empresa trabalha de um jeito. As maiores blindadoras já usam máquinas de corte a laser e mapas específicos para aplicar as mantas de aramida no interior das portas. Já as colunas recebem reforço de barras de aço.

Comportamento do motorista pode baixar o valor do seguro

Você é um motorista arrojado ao volante e que se envolve com certa frequência em acidentes que necessitam o acionamento da seguradora? Se sua resposta a essa pergunta foi sim, aqui vai um alerta: seu comportamento interfere diretamente no preço da sua apólice de seguro.

Em entrevista a **Autoesporte**, o especialista Mones Erlichman revelou que os condutores mais zelosos e cuidadosos com o carro no dia a dia acabam, com o tempo, conseguindo descontos pela não utilização dos serviços. Esses são os chamados bônus.

"Quando se faz um primeiro seguro, o motorista é bônus zero. Ele não tem desconto nenhum. Mas na renovação da apólice, caso não tenha acionado o seguro por causa de um sinistro, de roubo ou para indenizar um terceiro, esse bônus passa de zero para um. Depois de um para dois, de dois para três...", detalha. Por isso, ao sair com o carro para curtir a noite com a galera, deixá-lo em um estacionamento ou no valet em vez de procurar uma vaguinha em uma rua suspeita é algo que pode garantir um futuro desconto no preço do seguro.

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

SUV DE ENTRADA

TERA

DE **R$ 103.990** A **R$ 139.990**

VERSÃO SUGERIDA **COMFORT**

O aguardado lançamento da marca alemã chegou chegando e abalando, assim como fez o Renault Kardian no ano passado. Com preços competitivos, o novo modelo fruto da versátil plataforma MQB vence a nova categoria de SUVs de entrada. E virtudes não faltam ao Tera. Além dos motores 1.0 três-cilindros aspirado e turbo já consagrados no mercado, o crossover é um projeto moderno e desenvolvido no (e para o) Brasil. Ao mesmo tempo, segue a receita alemã de acerto firme e aparência robusta. Para que ele consiga cumprir a missão de ser o carro da marca mais vendido no Brasil, a Volkswagen vai apostar em um pós-venda agressivo. Podemos ver isso no levantamento de preços. A cesta de peças é a mais barata da categoria. As revisões, por sua vez, só perdem (por pouco) para as do Citroën Basalt. Nossa recomendação é a versão Comfort, que já oferece ACC, câmbio automático, rodas de 16 polegadas, faróis de LED, seis airbags e frenagem de emergência.

MOTOR
1.0, 84 cv / 1.0 T, 116 cv (F)

CÂMBIO
MT5, AT6

GARANTIA
3 anos

SEGURO
ND
ND

REVISÕES
R$ 4.028

DESVALORIZAÇÃO
ND

PEÇAS
R$ 9.678

PORTA-MALAS
350 litros

LANÇAMENTO
2025

Espaço interno, porta-malas e preço de compra

Desempenho com motor 1.0 aspirado e acabamento

CITROËN ★★★★☆

Basalt

DE **R$ 92.990** A **R$ 106.980**
VERSÃO SUGERIDA **SHINE TURBO**

O SUV mais barato do país, o Basalt fez os rivais se mexerem com novas versões, lançamentos ou reposicionamento de produtos. O crossover tem outros predicados que reforçam seu custo/benefício. Perde por pouco na cesta de peças e no pacote de revisões. De longe, também é o produto mais bem acabado da plataforma que originou o novo C3 e tem um belo porta-malas. A versão de entrada usa o motor 1.0 Firefly, já os mais caros vão de 1.0 turbo de 130 cv e câmbio CVT. A Shine é a mais completa da gama.

MOTOR **1.0, 75 cv / 1.0 T, 130 cv (F)** CÂMBIO **MT5, CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **4,7%** SEGURO **R$ 1.992** **R$ 1.921**
REVISÕES **R$ 4.116** PEÇAS **R$ 10.359** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **490 litros** LANÇAMENTO **2024**

FIAT ★★★★☆

Pulse

DE **R$ 98.990** A **R$ 146.990**
VERSÃO SUGERIDA **DRIVE 1.3 MT**

A marca italiana se mexeu com a chegada do Tera. Promoveu uma restilização no Pulse, trouxe de volta o câmbio manual e agregou equipamentos — inclusive teto solar — para melhorar o posicionamento do seu SUV. O modelo tem o custo de manutenção mais baixo, mas as peças não acompanham essa lógica, e o seguro está na média. É o único da categoria com versões híbridas leves. E vamos de Audace Hybrid, com chave presencial, carregador por indução, central multimídia com conexão de celular sem cabos e ar digital.

MOTOR **1.3, 107 cv / 1.0 T, 130 cv / 1.3 T, 185 cv (F)**
CÂMBIO **MT5, CVT7, AT6**
DESVALORIZAÇÃO **10,1%** SEGURO **R$ 2.519** **R$ 2.321**
REVISÕES **R$ 3.967** PEÇAS **R$ 12.385** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **ND** LANÇAMENTO **2021**

RENAULT ★★★★☆

Kardian

DE **R$ 112.690** A **R$ 145.990**
VERSÃO SUGERIDA **EVOLUTION MT**

Vencedor da categoria SUV Compacto em 2024, o Kardian não fez por onde para manter a majestade. Ficou caro na concessionária e também no pós-venda. Tem os custos mais salgados quando falamos de cesta de peças e revisões. Ao menos, o seguro está na média. Fora isso, trata-se de um modelo muito bem construído, e a versão Evolution manual se mostra até mais divertida do que as já boas opções com câmbio de dupla embreagem. Todas têm seis airbags, multimídia de 8" com espelhamento sem fio e painel digital.

MOTOR **1.0 T, 125 cv (F)** CÂMBIO **MT6, DCT6**
DESVALORIZAÇÃO **9,2%** SEGURO **R$ 2.291** **R$ 2.208**
REVISÕES **R$ 4.609** PEÇAS **R$ 12.930** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **358 litros** LANÇAMENTO **2024**

Nova categoria

Os SUVs já são a carroceria favorita dos brasileiros, com quase metade das vendas do mercado de novos. Porém, ainda não há subdivisões de acordo com o tamanho dos modelos. Assim, decidimos criar uma nova categoria na Quel Comprar 2025 específica para os modelos de entrada, mostrados aqui ao lado. Com exceção do Pulse, lançado em 2021, todos chegaram nos últimos 12 meses.

De olho nas letras miúdas

Muitas marcas fazem alarde por oferecerem garantia mais longa em seus veículos. Em vários casos, porém, é preciso observar os termos e as condições da cobertura. No caso do BYD, por exemplo, diversas peças estão cobertas por um tempo inferior aos 6 anos tão propagados pela marca. Para itens como a central multimídia com tela giratória, a garantia é de três anos, enquanto os periféricos têm cobertura de seis meses ou 10 mil quilômetros. Também é preciso observar que a garantia é consideravelmente menor nas condições chamadas pela BYD de "uso comercial". São os carros comprados por motoristas de aplicativo ou usados para transporte de passageiros por aplicativo.

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

SUV COMPACTO

HR-V

DE **R$ 156.100** A **R$ 204.200**

VERSÃO SUGERIDA **EXL**

Um dos SUVs mais vendidos no país tem muitas credenciais para ser o vencedor da categoria. Afora a fama de pós venda impecável e de modelos com qualidade mecânica da marca japonesa, o HR-V faz por onde. A começar pelo conforto a bordo para cinco ocupantes e pelas opções de motores 1.5 aspirado (com 126 cv) e turbo (177 cv) com desempenho suave e eficiente, cadenciado pelo câmbio CVT. As revisões estão entre as mais competitivas do segmento, talvez para minimizar o impacto do preço das peças. Outros diferenciais positivos para o crossover compacto são o preço do seguro e a baixa desvalorização. E ainda toda a gama vem com o pacote de assistência à condução Honda Sensing. A configuração EXL, de R$ 165 mil, tem motor aspirado, mas entrega câmera para detecção de ponto cego, carregador de celular por indução e multimídia com tela de 8" e conexão para Android Auto e Apple CarPlay sem fio.

MOTOR
1.5, 126 cv / 1.5 T, 177 cv (F)

CÂMBIO
CVT7

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 3.160
R$ 2.378

REVISÕES
R$ 3 970

DESVALORIZAÇÃO
7,1%

PEÇAS
R$ 13.027

PORTA-MALAS
354 litros

LANÇAMENTO
2022

Nível de conforto e boa liquidez na hora da revenda

Porta-malas pequeno e peças caras: motor aspirado

Jimny Sierra

DE R$ 152.990 A R$ 213.990
VERSÃO SUGERIDA **4SPORT**

Se você costuma fazer trilha e não precisa de espaço, o Jimny é a opção mais divertida. O jipinho também não livra a cara na estrada: suspensão robusta e tração 4x4 ligada ao motor 1,5 de 105 cv. Mas se for para pagar de jipeiro urbano, o SUV parece um trator, quica bastante nos buracos e não é nem um pouco econômico. Revisões, peças e seguro também estão acima da média da categoria. O espaço é apropriado e o porta-malas, praticamente cenográfico. O Jimny ainda corre risco de sair de linha por não atender às normas de emissões.

MOTOR **1,5, 105 cv (G)** CÂMBIO **MT5, AT4**
DESVALORIZAÇÃO **8,3%** SEGURO **R$ 2.863** **R$ 2.476**
REVISÕES **R$ 5.807** PEÇAS **Não informado** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **211 litros** LANÇAMENTO **2019**

Tiggo 5x

DE R$ 119.990 A R$ 149.990
VERSÃO SUGERIDA **PRO**

Um dos carros mais vendidos da marca, o SUV ficou ainda mais competitivo com a redução de preços na linha 2026. Desde a versão Sport é equipado com motor 1,5 turbo e câmbio CVT, seis airbags, câmera de ré, chave presencial e multimídia com tela de 10,25". A versão Pro agrega ajustes elétricos do banco do motorista, retrovisores com aquecimento e teto panorâmico, mas deveria ter sensor de auxílio à condução. Como de praxe, a Caoa Chery é competitiva no pós-venda, com cesta de peças dentro da média e seguro e revisões amigáveis.

MOTOR **1.5 T, 150 cv ou 188 cv (F)** CÂMBIO **CVT9**
DESVALORIZAÇÃO **7%** SEGURO **R$ 2.572** **R$ 2.168**
REVISÕES **R$ 3.664** PEÇAS **R$ 13.090** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **340/330 litros** LANÇAMENTO **2016**

Spin

DE R$ 128.090 A R$ 135.290
VERSÃO SUGERIDA **LT 1.8 AT**

A Spin é quase uma lhama nesta categoria, mas tem características que permitem ser classificada como SUV. Podem até se dar melhor, porém, além do preço que não ajuda, tem uma dos cestas de peças mais salgadas do segmento. Ao menos a manutenção e o seguro cobram valores comedidos. A receita da minivan é bem conhecida: porta-malas de 710 litros, muito espaço e o bom e velho motor 1.8 com consumo comedido. A LT tem opção de câmbio automático, câmera de ré, multimídia e wi-fi a bordo.

MOTOR **1.8, 111 cv (F)** CÂMBIO **MT6, AT6**
DESVALORIZAÇÃO **9,1%** SEGURO **R$ 3.620** **R$ 3.012**
REVISÕES **R$ 3.612** PEÇAS **R$ 18.117** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **710 litros** LANÇAMENTO **2012**

Tracker

DE R$ 119.800 A R$ 189.590
VERSÃO SUGERIDA **LTZ**

O Tracker é um dos SUVs mais espaçosos da categoria. A cesta de peças e com as cinco primeiras revisões estão entre os que têm os preços mais baixos. São boas surpresas o seguro e a desvalorização — esta, aliás, é a menor de todo o especial. Na mecânica, os motores turbinados (1.0 ou 1.2) ganharam potência e ficaram mais eficientes na linha 2026. A versão LTZ recebe itens como frenagem de emergência, sensor de ponto cego, câmera de ré e volante esportivo. Vale ficar de olho na manutenção do correia banhada a óleo.

MOTOR **1.0 T, 221 cv / 1.2 T, 141 cv (F)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **3,7%** SEGURO **R$ 2.486** **R$ 2.197**
REVISÕES **R$ 3.552** PEÇAS **R$ 13.379** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **393 litros** LANÇAMENTO **2020**

Aircross

DE R$ 111.990 A R$ 122.990
VERSÃO SUGERIDA **FEEL PACK**

Quando a Citroën disse que queria mudar a imagem do posvendo não estava de brincadeira. O SUV tem a segunda cesta de peças mais acessível da categoria e o plano de revisões está entre os que cobram os menores valores: isso se reflete em um seguro regular. O motor 1.0 turbo de 130 cv casa bem com a caixa CVT e entrega desempenho voluntarioso para o Aircross. A suspensão também merece elogios, mas o acabamento é um dos pires do segmento. As versões de entrada têm cinco lugares e um generoso porta-malas.

MOTOR **1.0 T, 130 cv (F)** CÂMBIO **CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **7,6%** SEGURO **R$ 2.419** **R$ 2.425**
REVISÕES **R$ 3.609** PEÇAS **R$ 10.279** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **493 litros** LANÇAMENTO **2023**

Fastback

DE R$ 119.990 A R$ 171.990
VERSÃO SUGERIDA **AUDACE TURBO HYBRID**

O SUV-cupê é o único com algum tipo de eletrificação do segmento feito no Brasil. Mesmo que isso signifique um sistema híbrido leve, há ganho de eficiência, sem perder a boa disposição do motor 1,0 de 130 cv (as opções 1.3 ainda não têm a bateria auxiliar). A Audace Hybrid é dotada de frenagem autônoma, alerta de saída de faixa, farol alto automático, chave presencial e carregador por indução. O Fastback se destaca pelo porta-malas, e peças e revisões estão na média. Apesar do porte, o espaço interno fica devendo.

MOTOR **1.0 T, 130 cv / 1.3 T, 185 cv (F)** CÂMBIO **CVT7, AT6**
DESVALORIZAÇÃO **5,9%** SEGURO **R$ 2.533** **R$ 2.401**
REVISÕES **R$ 4.413** PEÇAS **R$ 13.985** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **516 litros** LANÇAMENTO **2022**

Creta

DE **R$ 149.620** A **R$ 198.120**
VERSÃO SUGERIDA **ULTIMATE 1.6**

Bastante remodelado em 2024, o Creta minimizou as críticas ao motor 2.0 com um novo 1.6 TGDI com câmbio de dupla embreagem. Só bebe gasolina, mas é o mais potente da categoria, com inconfestáveis 193 cv. Esse conjunto equipa a versão topo de linha, Ultimate, que, além de ACC e frenagem automática, agrega assistente de tráfego cruzado, alertas de saída e de ponto cego e banco do motorista elétrico. Tem as revisões mais baratas da categoria e seguro em conta, mas as peças são caras e a desvalorização, alta.

MOTOR **1.0 T, 120 cv (F) / 1.5 T, 193 cv (G)** CÂMBIO **AT6, DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **11,7%** SEGURO **R$ 2.134** **R$ 1.963**
REVISÕES **R$ 3.525** PEÇAS **R$ 13.849** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **422 litros** LANÇAMENTO **2021**

Renegade

DE **R$ 118.290** A **R$ 185.990**
VERSÃO SUGERIDA **ALTITUDE**

Aos 10 anos, o Renegade ainda aparece bem na fita. Tem boa liquidez entre os semanovos, estilo robusto e seguro razoável. A cesta de peças e as revisões, por sua vez, poderiam ser mais baratas. Entretanto, se você roda muito, pode desfrutar de serviços a cada 12 mil km. O motor 1.3 turbo de 178 cv garante o desempenho. A versão Altitude custa R$ 143 mil e oferece seis airbags, ar-condicionado dual zone, multimídia com tela de 8,4", faróis de LED, detector de fadiga e bloqueio eletrônico do diferencial dianteiro.

MOTOR **1.3 T 176 cv (F)** CAMBIO **AT6, AT9**
DESVALORIZAÇÃO **4,4%** SEGURO **R$ 2.606** **R$ 2.533**
REVISÕES **R$ 5.020** PEÇAS **R$ 14.117** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **320 litros** LANÇAMENTO **2015**

Tonic

R$ 154.990
VERSÃO SUGERIDA **SX**

O preço no varejo pode ser um dos atrativos desse híbrido leve importado da Coreia do Sul, assim como o consumo razoável que ele proporciona com o motor 1.0 turbo de 120 cv a gasolina. O que complica a vida do Stonic é a cesta de peças, a mais cara da categoria, além do problema da liquidez na revenda e da desvalorização forte. Compensa com bom nível de conforto e revisões entre as mais competitivas. Vem em versão única com seis airbags, chave presencial, ar automático e freios a disco nas quatro rodas.

MOTOR **1.0 T, 120 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **13,6%** SEGURO **R$ 2.945** **R$ 2.807**
REVISÕES **R$ 3.765** PEÇAS **R$ 29.344** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **326 litros** LANÇAMENTO **2021**

Kicks Play

DE **R$ 117.990** A **R$ 148.090**
VERSÃO SUGERIDA **ACTIVE PLUS**

O velho Kicks ganhou sobrenome Play para continuar à venda, mesmo com uma nova geração a caminho. O SUV aposta nas revisões, que figuram entre os mais baratos da categoria, e no apoio de seguro, uma dos mais baixos de todo o Quo. Comprar, vo a cesta de peças tem preços comparáveis aos das rivais. Da versão Active Plus adiante tem seis airbags, multimídia em monitor de 7" e bancos com ótima densidade. O motor 1,6 16v de 113 cv com caixa CVT não empolga, mas espaço interno e porta-malas generosos compensam.

MOTOR **1.6, 113 cv (F)** CAMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **8,2%** SEGURO **R$ 1.679** **R$ 1.666**
REVISÕES **R$ 3.830** PEÇAS **R$ 14.044** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **432 litros** LANÇAMENTO **2016**

2008

DE **R$ 128.490** A **R$ 158.490**
VERSÃO SUGERIDA **ALLURE**

O crossover finalmente ganhou nova geração, alinhada à europeia. No cardápio, motor 1.0 turbo de 130 cv casado de forma exemplar com o transmissão CVT que simula sete marchas. Além de design arrojado, tem revisões entre as mais baratas da categoria. Mas ainda traz vícios do passado da marca francesa, como a cesta de peças com valores elevados. Com as promoções da Peugeot, o 2008 fica extremamente competitivo. A versão Allure tem multimídia com tela grande, sensor de ponto cego, bancos de couro e chave presencial.

MOTOR **1.0 T, 130 cv (F)** CAMBIO **CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **7,3%** SEGURO **R$ 2.758** **R$ 2.660**
REVISÕES **R$ 3.726** PEÇAS **R$ 18.302** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **419 litros** LANÇAMENTO **2024**

Duster

DE **R$ 137.380** A **R$ 171.290**
VERSÃO SUGERIDA **ICONIC PLUS 1.3 CVT**

O Duster ficou mais equipado na renovação de 2024. Passou a ter seis airbags de série e manteve o espaço interno como grande diferencial. Apesar da idade do projeto e do jeitão simples da cabine, é o que melhor consegue equilibrar preços competitivos para peças, revisões e seguro. Continua com o motor 1.6 16v aspirado, mas a melhor opção é o 1.3 turbo de 163 cv da fase de gama, que traz câmera Multiview, alerta de ponto cego, chave tipo cartão presencial e multimídia com espelhamento sem fio. Mas essa versão passa de R$ 170 mil, faixa que tem opções melhores.

MOTOR **1.6, 112 cv / 1.3 T, 163 cv (F)** CAMBIO **MT5, CVT8**
DESVALORIZAÇÃO **10,8%** SEGURO **R$ 2.819** **R$ 2.327**
REVISÕES **R$ 3.970** PEÇAS **R$ 9.051** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **475 litros** LANÇAMENTO **2019**

VOLKSWAGEN Nivus

DE **R$ 119.990** A **R$ 174.990**
VERSÃO SUGERIDA **HIGHLINE**

O SUV-cupê foi atualizado e a VW melhorou o acabamento. O motor é o sempre elogiado 1.0 TSI com câmbio automático de seis marchas. O Nivus se diferencia pelo acerto dinâmico firme, mas com dirigibilidade de hatch. As peças têm preços competitivos e o seguro é razoável, porém as revisões ficaram salgadas com o fim do programa das três primeiras manutenções "grátis". Toda a linha tem ACC, seis airbags e VW Play de 10,1". A Highline adiciona retrovisor eletrocrômico e painel digital, mas o pacote mais robusto de ADAS é opcional.

MOTOR **1.0 T, 128 cv / 1.4 T, 150 cv (F)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **6,7%** SEGURO (M) **R$ 3.743** (H) **R$ 2.494**
REVISÕES **R$ 5.486** PEÇAS **R$ 10.426** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **415 litros** LANÇAMENTO **2020**

VOLKSWAGEN T-Cross

DE **R$ 119.990** A **R$ 188.990**
VERSÃO SUGERIDA **200 TSI**

O T-Cross tem mais jeitão de SUV que seu parente Nivus, o que fica evidente na posição de dirigir e no vão livre do solo. Além do 1.0 TSI de 128 cv, tem opção do 1.4 turbo de 150 cv na versão topo de linha. Recomendamos a configuração intermediária 200 TSI, uma das mais básicas, que já vem com ACC, frenagem autônoma com detecção de pedestres, painel digital e faróis de LED. Em comparação ao Nivus, tem peças mais caras e seguro mais em conta. A grande vantagem é a desvalorização abaixo da média.

MOTOR **1.0 T, 128 cv / 1.4 T, 150 cv (F)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **5,7%** SEGURO (M) **R$ 2.521** (H) **R$ 2.163**
REVISÕES **R$ 5.486** PEÇAS **R$ 10.891** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **363 litros** LANÇAMENTO **2019**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Homens x mulheres

Tradicionalmente, o seguro para mulheres é mais barato do que para homens. Refutando qualquer machismo, a explicação é que elas são mais cuidadosas ao volante e, como consequência, se envolvem menos em acidentes. No Qual Comprar 2025, a tendência se repetiu, porém a diferença de preço entre os gêneros está menor. Em vários casos há um empate técnico. Quem esclarece é Michel Tonam, gerente comercial da Minuto Seguros, responsável pelo levantamento de preços para o nosso especial.

"Nos últimos meses, as seguradoras podem ter observado um aumento na frequência ou no custo dos acidentes envolvendo mulheres em comparação com os homens. Com base nesses dados mais recentes, as empresas de seguro estão reavaliando o risco associado a cada grupo. Se as estatísticas atuais indicam um aumento no risco para o público feminino, isso pode levar a um ajuste nos preços das apólices para esse grupo, buscando equilibrar os custos dos sinistros com os prêmios cobrados", disse.

Motor turbo é bom ou roubada?

Convivemos já faz um bom tempo com os propulsores turbo e, mesmo assim, ainda tem muita gente que olha torto para eles. Mas será que o motor turbo de três cilindros é essa assombração?
Em termos de confiabilidade, o nível é o mesmo de qualquer outro propulsor. Desenvolvimento e construção seguem padrões idênticos de segurança. O "pé atrás", muitas vezes, está ligado ao fator novidade e à adaptação à nova tecnologia. "A maior parte dos problemas que vêm à tona tem origem na falta de manutenção adequada, especialmente aplicação de óleo fora das especificações", explica Pedro Scopino, professor de Mecânica e especialista na área pelo Senai. Além disso, a principal função do turbo é ampliar o rendimento sem elevar o tamanho ou o peso do conjunto. Por isso, se o motorista souber dosar o pé, esse motor também é mais econômico. A contrapartida incômoda é que os três-cilindros vibram mais em razão da distribuição assimétrica de massas e forças e do número ímpar de cilindros. Por isso, fique tranquilo e desfrute das vantagens dos turbinados de três cilindros.

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

SUV MÉDIO

CAOA CHERY

TIGGO 7

DE **R$ 139.990** A **R$ 174.990**

VERSÃO SUGERIDA **SPORT**

O custo-benefício do SUV montado em Goiás continua em alta e o Tiggo 7 garante o bicampeonato. Essa competitividade é realçada na versão de entrada, a Sport, que se segura no preço de tabela agressivo (custa menos que rivais compactos) e traz equipamentos como seis airbags, retrovisor eletrocrômico, banco do motorista com regulagens elétricas, painel digital, ar-condicionado automático, câmera de ré, chave presencial, carregador de celular por indução, multimídia com tela de 10 polegadas e freio de estacionamento eletrônico, entre outros. O motor é o 1.5 turbo de 150 cv aliado ao câmbio CVT com nove marchas virtuais. As demais configurações usam motores de 160 cv e de 187 cv e levam vantagem nos itens de assistência ao motorista. No campo dos custos, a cesta de peças fica na média do mercado. Para garantir a vitória, seguro e revisões baratos fazem o SUV médio brilhar entre os rivais, e nem mesmo a antes temida desvalorização assusta mais.

MOTOR
1.5 T 150 cv / 1.5 T, 160 cv (F) / 1.6 T, 187 cv (G)

CÂMBIO
CVT

GARANTIA
5 anos

SEGURO
G R$ 3.117
O R$ 2.626

REVISÕES
R$ 3.882

DESVALORIZAÇÃO
9,6%

PEÇAS
R$ 19.075

PORTA-MALAS
[illegible]

LANÇAMENTO
2021

Garantia de cinco anos é o SUV médio mais barato do mercado

Custo das peças e desempenho do motor 1.5 turbo da versão mais barata

FORD ★★★★☆

Territory

R$ 215.000
VERSÃO SUGERIDA **TITANIUM**

A nova geração trouxe um frescor para o SUV, mas o modelo chinês continua meio obscuro no segmento. As peças têm custo razoável, todavia os preços das revisões são de arrepiar. O 1.5 turbo entrega 168 cv e usa caixa de dupla embreagem, mas o desempenho está longe de empolgar. Por outro lado, oferece bom porta-malas e é equipado de ACC, frenagem autônoma, alerta de mudança de faixa, bancos dianteiros elétricos, instrumentos e multimídia integrados em duas telas de 10" cada e câmeras 360 graus.

MOTOR **1.5 T, 169 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **9,8%** SEGURO **R$ 4.525** **R$ 4.828**
REVISÕES **R$ 10.403** PEÇAS **R$ 16.226** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **448 litros** LANÇAMENTO **2023**

HONDA ★★★★☆

ZR-V

R$ 214.500
VERSÃO SUGERIDA **TOURING**

O ZR-V é outro SUV médio esquecido no segmento. Tem ótimo nível de conforto, mas o preço elevado faz o modelo ficar pouco competitivo diante de Compass e Corolla Cross. Ao menos é recheado: vendido com pacote de auxílio à condução, oito airbags, multimídia com tela de 9" e teto panorâmico. Nos custos, tem pacote de peças dos mais caros, em conjunto com o custo de revisões com valores baixos para o segmento. Contrariando a tradição da Honda, a desvalorização é alta. Por fim, o motor 2.0 tem desempenho pacato.

MOTOR **2.0, 161 cv (G)** CÂMBIO **CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **13,7%** SEGURO **R$ 4.552** **R$ 4.416**
REVISÕES **R$ 4.252** PEÇAS **R$ 20.032** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **389 litros** LANÇAMENTO **2023**

R$ 199.490
VERSÃO SUGERIDA **LIMITED**

Aproveite pois esta provavelmente é a última aparição do velho New Tucson por aqui, já que a produção em Goiás está sendo encerrada. O modelo compartilha com a Creta o motor 1.6 turbo, mas na versão antiga, com 177 cv. A lista de equipamentos agrada, com alerta de tráfego cruzado, bancos dianteiros elétricos, teto solar e porta-malas com abertura por aproximação. Mesmo sendo um projeto muito antigo, o New Tucson tem peças entre os mais caros do segmento. Ao menos, revisões e seguro figuram entre os mais baratos.

MOTOR **1.6 T, 177 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **7%** SEGURO **R$ 4.074** **R$ 4.077**
REVISÕES **R$ 4.634** PEÇAS **R$ 20.904** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **513 litros** LANÇAMENTO **2016**

JEEP ★★★★☆

Compass

DE **R$ 186.990** A **R$ 291.890**
VERSÃO SUGERIDA **LIMITED**

Com duas opções de motores e seis versões, o SUV médio mais vendido no país contempla uma ampla faixa do segmento e segue com preços competitivos. Vencedor em 2023, o Compass já viveu dias melhores no segmento. Hoje, tem o cesto de peças mais caro entre seus pares, além de sofrer depreciação elevada após um ano. Nem mesmo a apólice de seguro joga a favor. A opção recomendada, Longitude, tem bom nível de equipamentos, com ADAS, painel digital e som Beats com alto-falantes.

MOTOR **1.3 T, 176 cv (F) / 2.0 T, 272 cv (G)** CÂMBIO **AT6, AT9**
DESVALORIZAÇÃO **13,8%** SEGURO **R$ 4.373** **R$ 4.184**
REVISÕES **R$ 21.220** PEÇAS **R$ 3.020** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **410 litros** LANÇAMENTO **2016**

JEEP ★★★★★

Commander 5 lug.

R$ 227.990
VERSÃO SUGERIDA **LONGITUDE T270**

A única configuração de cinco lugares do Commander é exatamente a versão de entrada, Longitude. Vem com motor 1.3 turbo de 176 cv que sofre para empurrar os quase 1.700 kg do SUV. Ainda assim, parece uma alternativa interessante ao Compass, com o qual compartilha plataforma, mas curiosamente tem seguro e peças mais em conta. O pacote de revisões segue a mesma tabela. Bem equipado, oferece ACC, frenagem autônoma de emergência, assistente de centralização de faixa e farol alto automático.

MOTOR **1.3 T, 176 cv (F)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **12,3%** SEGURO **R$ 4.566** **R$ 3.225**
REVISÕES **R$ 9.020** PEÇAS **R$ 15.892** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **561 litros** LANÇAMENTO **2021**

MITSUBISHI ★★★★☆

Eclipse Cross

DE **R$ 169.990** A **R$ 225.990**
VERSÃO SUGERIDA **HPE BLACK**

O SUV ficou mais bem posicionado na linha 2026. As opções iniciais agora são equipados com multimídia com tela de 10" e espelhamento sem fio, nas mais caras o monitor é de 12". Sugerimos inclusive a nova configuração HPE Black, que, além de sete airbags, de automático dual zone e carregador de celular por indução, tem vários detalhes escurecidos no acabamento. O motor continua sendo o 1.5 turbo de 165 cv. As peças são as mais baratas da categoria, mas as revisões estão entre as mais dispendiosas. É um dos poucos do segmento com opção de tração integral.

MOTOR **1.5 T, 165 cv (G)** CÂMBIO **CVT8**
DESVALORIZAÇÃO **8,6%** SEGURO **R$ 3.264** **R$ 3.042**
REVISÕES **R$ 7.716** PEÇAS **R$ 12.729** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **473 litros** LANÇAMENTO **2018**

Corolla Cross

DE **R$ 179.190** A **R$ 210.190**
VERSÃO SUGERIDA **XRX**

Falam que não é nem Corolla nem Cross. Reclamam do "marmito" exposto na traseira. Mesmo assim é o segundo mais emplacado na categoria. Isso porque, além de trazer aquele "T" que vende por si só, oferece custos de revisão, peças e seguros competitivos, sem mencionar o emblemático garantão de 10 anos. As opções a combustão têm o ótimo motor 2.0 aspirado, aliado ao câmbio CVT com melhor acerto do pedaço. A versão XRX tem sete airbags, painel digital, ar digital de duas zonas e porta-malas com abertura elétrica.

MOTOR **2.0, 175 cv (F)** CÂMBIO **CVT I10**
DESVALORIZAÇÃO **7,8%** SEGURO **R$ 3.715** **R$ 3.717**
REVISÕES **R$ 4.576** PEÇAS **R$ 13.791** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **440 litros** LANÇAMENTO **2021**

Taos

DE **R$ 203.990** A **R$ 228.690**
VERSÃO SUGERIDA **HIGHLINE**

É um Volks que não parece um Volks, seja na dinâmica, seja no desempenho. E olha que uso o motor 1.4 TSI de 150 cv e tem o plano de revisões programadas que cobra menos do consumidor da categoria. Desvalorização, cesta de peças e o preço do seguro, em contrapartida, são o contraponto na mesma base de comparação. A versão Highline é cara, mas traz ACC, frenagem autônoma, VW Play com tela de 10", Park Assist e carregador de celular por indução. Vale lembrar que a versão mexicana, com novo visual, chega ao Brasil ainda em 2025.

MOTOR **1.4 T, 150 cv (F)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **11,6%** SEGURO **R$ 4.249** **R$ 4.251**
REVISÕES **R$ 3.631** PEÇAS **R$ 16.981** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **498 litros** LANÇAMENTO **2021**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

4x4 ou não?

Poucos SUVs compactos e médios apostam na capacidade off-road como credencial. Algumas marcas são apegadas ao mundo 4x4 e mantêm essa opção como a Jeep com Renegade e Compass. Mas a questão é saber se você realmente precisa do recurso. Se for do tipo que gosta de uma trilha ou tem necessidade de vencer caminhos rurais, ótimo. Entretanto, lembre-se de que carros de passeio e jipinhos 4x2 já são suficientes para encarar estradas de terra e desafios mais simples. Mesmo picapes médias a diesel podem dispensar o recurso em nome da economia de preço.

Escolas distintas

O segmento de SUVs médios é um dos mais conservadores do mercado quando o assunto é motorização. Isso porque, além de modelos tradicionais como Corolla Cross e Tucson, existe uma batalha informal de motorizações. Se você prefere um motor de cilindrada mais alta, com entrega progressiva de potência, pode optar pelos aspirados (Toyota e Honda são referências). Por outro lado, os propulsores turbinados têm ganhado a preferência do público por entregarem o torque máximo mais cedo, além de economizarem combustível. Escolha o seu e seja feliz.

MOTOR
2.0 T, 204 cv (G)
CÂMBIO
DCT7
GARANTIA
2 anos
SEGURO
R$ 6.650
R$ 5.518
REVISÕES
R$ 9.970
DESVALORIZAÇÃO
4,1%
PEÇAS
R$ 56.029
PORTA-MALAS
476 litros
LANÇAMENTO
2023

DE **R$ 318.950** A **R$ 382.950**
VERSÃO SUGERIDA **SDRIVE20I GP**

O bicampeão se sobressai não só pelo fato de ser feito no Brasil e ter preços competitivos. O X1 é dono da segunda menor desvalorização entre os 180 modelos analisados. Fora isso, se considerarmos apenas as marcas de luxo nessa categoria, o X1 tem a cesta de peças mais em conta. No pacote de revisões, por sua vez, só fica atrás de alguns parentes de marca e dos modelos da JLR. Desde o ano passado, a versão de entrada trocou o motor 1.5 turbo de três cilindros pelo 2.0, também turbo, mas de quatro cilindros e 204 cv. A nda sobre a opção recomendada, sDrive20i GP, o câmbio é de dupla embreagem e sete marchas. Segundo a BMW, o powertrain permite o zero a 100 km/h em 7,6 segundos. Essa versão é equipada com as telas curvas que unem o quadro de instrumentos (10,2") e a central multimídia (10,7"), além de estacionamento automático, faróis de LED adaptativos, carregador de smartphone sem fio, bancos elétricos e retrovisor eletrocrômico.

Dinâmico apurado e custos competitivos de compra e pós-venda

Rodas grandes e pneus de perfil baixo cobram a conta no conforto

AUDI ★★★★

Q3

DE **R$ 289.990** A **R$ 359.990**
VERSÃO SUGERIDA **PERFORMANCE**

O modelo montado em sistema SKD no Paraná tem preços iniciais competitivos para o segmento, além de um generoso porta-malas e de um conjunto com motor 2.0 turbo de 231 cv, câmbio automático de dez marchas e tração integral. O bicho pega na cesta de peças, e o plano de manutenção também cobra valores altos, mesmo para a categoria. A intermediária Performance vem com faróis de LED, ar automático bizona, ajustes elétricos do banco do motorista, controle de largada e carregador de celular sem fio, entre outros itens.

MOTOR **2.0 T, 231 cv (G)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **8,1%** SEGURO **R$ 6.479** IPVA **R$ 5.512**
REVISÕES **R$ 15.227** PEÇAS **R$ 79.158** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **530 litros** LANÇAMENTO **2020**

AUDI ★★★★

Q3 Sportback

DE **R$ 353.990** A **R$ 379.990**
VERSÃO SUGERIDA **PERFORMANCE BLACK PLUS**

A variante com caimento de teto cupê do SUV ao lado estreia um design mais arrojado. Faz isso, tem o mesmo motor 2.0 TFSI de 231 cv com cabo de oito velocidades e tração quattro. O desempenho da dupla no zero a 100 km/h fica em 7 segundos, além de custos de cesta de peças e revisões e volume do porta-malas iguais. O problema são os mais de R$ 50 mil adicionais que a Audi cobra pela versão de entrada. Nossa recomendação é a mais cara: Performance Black Plus, que agrega detalhes estéticos e itens de auxílio à condução.

MOTOR **2.0 T, 231 cv (G)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **13,1%** SEGURO **R$ 7.705** IPVA **R$ 5.503**
REVISÕES **R$ 15.227** PEÇAS **R$ 79.158** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **530 litros** LANÇAMENTO **2022**

AUDI ★★★

Q5

DE **R$ 399.990** A **R$ 468.990**
VERSÃO SUGERIDA **S LINE**

Enquanto a nova geração não chega, a Audi segue vendendo o SUV em versões a combustão e PHEV (veja na categoria de híbridos premium). Três delas saem de fábrica com motor 2.0 turbo de 265 cv e torque de 37,7 kgfm. Recomendamos a intermediária S line, que traz detalhes visuais esportivos. Falando de números frios, o drama do Q5 além da mudança iminente é o pós-venda: não são as revisões são caras, mas principalmente a cesta de peças, que alcança a casa dos seis dígitos — uma das mais altas de todo o Qual Comprar.

MOTOR **2.0 T, 265 cv (G)** CÂMBIO **AT7**
DESVALORIZAÇÃO **8,6%** SEGURO **R$ 8.209** IPVA **R$ 7.370**
REVISÕES **R$ 14.331** PEÇAS **R$ 103.845** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **520 litros** LANÇAMENTO **2017**

BMW ★★★★

X2

DE **R$ 406.950** A **R$ 532.950**
VERSÃO SUGERIDA **M35I XDRIVE**

Lançado em 2024, a nova geração do X2 fez estardalhaço com o desenho controverso. São duas opções de motores 2.0 turbo, sempre com câmbio de dupla embreagem e sete marchas: a de 204 cv, que promete zero a 100 km/h em 7,3 segundos, e a de 317 cv com tal arrancada em 5,4 s. O ganho de potência e performance também significa diferença de quase R$ 130 mil no preço. A versão M35i xDrive também tem detalhes estéticos que o deixam mais invocado. A cesta de peças é mais barata que a do X1, mas o seguro é bem mais caro.

MOTOR **2.0 T, 204 cv ou 317 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **8,4%** SEGURO **R$ 8.775** IPVA **R$ 8.610**
REVISÕES **R$ 9.970** PEÇAS **R$ 53.405** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **560 litros** LANÇAMENTO **2024**

BMW ★★★

X4

DE **R$ 457.950** A **R$ 509.950**
VERSÃO SUGERIDA **XDRIVE20I M SPORT**

Só as opções com motor mais "manso" do SUV montado em Santa Catarina conseguem se segurar no Qual Comprar sem ultrapassar o teto de R$ 600 mil. Mansão, claro, é uma licença poética para o 2.0 de 184 cv e 30,6 kgfm que possibilita o zero a 100 km/h em 8,4 segundos. O custo de revisões fica na média dos outros SUVs da marca alemã, já as peças são quase 60% mais caras. A versão de entrada xDrive20i M Sport, lançada no fim de 2024, tem faróis adaptativos, rodas de 20" e o Live Cockpit com as telas curvas integradas.

MOTOR **2.0 T, 184 cv (F) ou 252 cv (G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **8,8%** SEGURO **R$ 9.870** IPVA **R$ 9.875**
REVISÕES **R$ 9.902** PEÇAS **R$ 86.750** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **525 litros** LANÇAMENTO **2018**

CHEVROLET ★★★

Equinox

R$ 279.890
VERSÃO SUGERIDA **RS**

O SUV médio agora é importado do México em duas versões, que mudam apenas o estilo. A RS, por exemplo, tem aqueles apliques visuais pra lá de possar alguma imagem esportiva. O que é Equinox, obviamente, tem proposta familiar. Porta-malas e espaço interno generosos, além do motor 1.5 turbo e do acerto de suspensão confortável, não deixam a desejar. As revisões são as mais baratas da categoria, porém o custo de peças desagrada. O modelo tem um pacote de itens de auxílio à condução bastante completo.

MOTOR **1.5 T, 177 cv (G)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **15,3%** SEGURO **R$ 5.879** IPVA **R$ 5.883**
REVISÕES **R$ 4.496** PEÇAS **R$ 42.737** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **469 litros** LANÇAMENTO **2024**

DISCOVERY SPORT

R$ 448.450

VERSÃO SUGERIDA **DYNAMIC SE**

Vivendo um momento de transição e com problemas de imagem da Jaguar para resolver, a JLR parece perdida no Brasil. O Discovery Sport continua sendo montado na fábrica de Itatiaia (RJ), mas apenas na versão Dynamic com motor 2.0 turbo flex de 249 cv. Leva vantagem diante da concorrência por oferecer tração 4x4 completa, mas o pacote de peças custa caro demais, assim como o seguro. O plano de revisões é mais amigável.

MOTOR **2.0 T 248 cv (F)** CÂMBIO **AT9**
DESVALORIZAÇÃO **11,8%** SEGURO **R$ 9.657** **R$ 9.672**
REVISÕES **R$ 7.100** PEÇAS **R$ 87.401** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **454 litros** LANÇAMENTO **2014**

BRONCO SPORT

R$ 260.000

VERSÃO SUGERIDA **WILDTRAK**

O Bronco Sport acaba de receber sua reestilização de meia-vida e mais equipamentos. Quadro de instrumentos em tela de 12,3", multimídia com display de 13,2", câmeras 360 graus e regulagem elétrica para o banco do passageiro são algumas das novidades. O 2.0 turbo da família Ecoboost também passou por atualizações no comando de válvulas, no sistema de arrefecimento, nos cabeçotes e nos sensores. A cesta de peças tem valores acessíveis para a categoria, mas as revisões nem tanto. Também desvaloriza mais do que a média.

MOTOR **2.0 T 253 cv (G)** CAMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **11,6%** SEGURO **R$ 4.743** **R$ 4.606**
REVISÕES **R$ 9.281** PEÇAS **R$ 24.858** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **482 litros** LANÇAMENTO **2021**

Wrangler

R$ 499.990

VERSÃO SUGERIDA **RUBICON**

O jipão passou a vir em versão única, Rubicon, com preço final que beira meia milhão de reais. A cabine foi redesenhada e agora tem central multimídia com tela de 7,3" e novos bancos com ajustes elétricos. A robustez é garantida pelo motor Hurricane 2.0 que entrega 272 cv e 40,8 kgfm, pela tração 4x4 com opção de reduzida e bloqueios dos diferenciais dianteiro e traseiro e até pela barra estabilizadora da frente que pode ser desconectada. Revisões, peças e seguro são tão inchados quanto a proposta do Wrangler.

MOTOR **2.0 T 272 cv (G)** CAMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **5%** SEGURO **R$ 9.950** **R$ 9.485**
REVISÕES **R$ 8.289** PEÇAS **R$ 34.764** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **548 litros** LANÇAMENTO **2019**

Sportage

R$ 287.190

VERSÃO SUGERIDA **EX PRESTIGE**

O SUV coreano é comercializado no Brasil com sistema híbrido leve. O motor 1.6 turbo tem o auxílio de uma bateria de 48V para chegar a potência de 180 cv. O câmbio é automatizado de dupla embreagem e sete marchas. Frenagem autônoma de emergência, assistente de centralização em faixa, câmera 360 graus e alertas de colisão dianteiro e traseiro estão no pacote ADAS do Sportage. A economia no consumo de combustível vai embora com cesta de peças e seguro caríssimos, contudo as revisões estão entre os mais acessíveis.

MOTOR **1.6 T, 180 cv (G)** CAMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **12,7%** SEGURO **R$ 6.160** **R$ 9.950**
REVISÕES **R$ 3.394** PEÇAS **R$ 34.801** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **562 litros** LANÇAMENTO **2022**

MERCEDES-BENZ

GLA

DE R$ 344.900 A R$ 531.900

VERSÃO SUGERIDA **200 PROGRESSIVE**

O menor SUV da marca alemã aparenta ser mais parrudo no design e chega ao Brasil com motor 1.3 turbo de 163 cv – mesmo propulsor que o Renault usa no Duster. No caso do GLA, esse conjunto é híbrido leve e conta com uma bateria de 48V que faz as vezes de gerador e fornece 14 cv a mais. Comparado ao BMW X1, tem custos de peças que se equivalem, no entanto as revisões são mais caras. O problema é o preço na etiqueta, bem mais alto que o do nível direto.

MOTOR **1.3 T, 163 cv (G) / 2.0 T, 306 cv (G)**
CÂMBIO **DCT7, DCT8**
DESVALORIZAÇÃO **9,6%** SEGURO **R$ 7.381** **R$ 7.385**
REVISÕES **R$ 11.410** PEÇAS **R$ 86.905** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **425 litros** LANÇAMENTO **2020**

MERCEDES-BENZ

GLC

R$ 514.900

VERSÃO SUGERIDA **300 4MATIC AMG LINE**

O SUV médio é vendido em opção única com porta-malas que mais parece coração de mãe. Vem com motor 2.0 turbo de 258 cv e 40,7 kgfm, sistema híbrido leve e câmbio de nove marchas. No design, detalhes cromados e em alumínio polido. Itens de condução semiautônoma, teto panorâmico e faróis full LED adaptativos estão presentes, além de um pacote de luz ambiente com 64 opções — o dono do carro, possivelmente, nem vai conhecer todas elas. No pós-venda, entretanto, peca pela cesta de peças e pelas revisões.

MOTOR **2.0 T 258 cv (G)** CAMBIO **AT9**
DESVALORIZAÇÃO **6,9%** SEGURO **R$ 11.050** **R$ 11.054**
REVISÕES **R$ 16.237** PEÇAS **R$ 72.256** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **620 litros** LANÇAMENTO **2024**

GLC Coupe

R$ 529.900
VERSÃO SUGERIDA **300 4MATIC AMG LINE**

Com 2,86 metros de entre-eixos, o GLC Coupe também esbanja em espaço interno, apesar do porta-malas discretamente menor. O motor é o mesmo 2.0 de 258 cv híbrido leve, mas em equipamentos recebe pacote de estacionamento automático com câmera 360 graus e capô "transparente" para o modo off-road. Segue os preços assustadores de revisões do irmão. As peças são ainda mais caros. Curiosamente, a diferença está em componentes que poderiam ser compartilhados, como pastilhas de freio e filtro de ar-condicionado.

MOTOR **2.0 T, 258 cv (G)** CAMBIO **AT9**
DESVALORIZAÇÃO **5,2%** SEGURO **R$ 10.965** IPVA **R$ 7.251**
REVISÕES **R$ 16.237** PEÇAS **R$ 74.055** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **545 litros** LANÇAMENTO **2024**

Macan

DE **R$ 500.000** A **R$ 550.000**
VERSÃO SUGERIDA **MACAN**

Pela primeira vez, a Porsche aparece no Qual Comprar muito em virtude do aumento do teto para R$ 600 mil. No caso do SUV de entrada da marca, estamos falando da primeira geração, que segue firme, ao lado do novíssimo elétrico. Indicamos a opção de entrada, chamada Macan, com motor 2.0 turbo de 265 cv e câmbio PDK de sete marchas. Acha fraco? Saiba que o SUV vai a 100 km/h em 6,4 segundos. Para surpresa geral, a cesta de peças está entre as mais baratas do segmento. Seguro e revisões também não assustam.

MOTOR **2.0 T, 265 cv (G)** CAMBIO **PDT7**
DESVALORIZAÇÃO **6,3%** SEGURO **R$ 13.502** IPVA **R$ 10.885**
REVISÕES **R$ 11.714** PEÇAS **R$ 29.187** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **458 litros** LANÇAMENTO **2014**

Evoque

R$ 518.510
VERSÃO SUGERIDA **AUTOBIOGRAPHY**

O estiloso SUV voltou a ser montado no Brasil. Mas a única versão à venda, Autobiography, custa insanos R$ 518 mil. Vem com um robusto pacote de auxílio à condução, som da Meridian e volante com ajustes elétricos, entre outros itens. O motor é o mesmo 2.0 turbo flex de 249 cv com câmbio automático de nove marchas e tração integral. As revisões são mais em conta que as do Discovery Sport, porém a cesta de peças é a mais cara de todo o guia. Se os amortecedores custam R$ 40 mil, mais do que a cesta completa do Bronco.

MOTOR **2.0 T, 249 cv (F)** CAMBIO **AT9**
DESVALORIZAÇÃO **11,4%** SEGURO **R$ 10.474** IPVA **R$ 10.478**
REVISÕES **R$ 6.900** PEÇAS **R$ 105.670** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **591 litros** LANÇAMENTO **2019**

Forester

R$ 253.900
VERSÃO SUGERIDA **2.0I-S E-BOXER**

A japonesa é conhecida pela ótima construção dos carros. Porém, é difícil recomendar a compra de um veículo que é vendido em apenas duas lojas — esse é o número de concessionárias da rede Subaru, hoje no Brasil. Também é preciso dizer que o Forester é o único modelo disponível. Questões de representação à parte, o SUV traz tudo de que os puristas gostam: tração integral e motor 2.0 de quatro cilindros contrapostos. O conjunto híbrido leve está acoplado à transmissão CVT. Tem cinco anos de garantia e o seguro é barato.

MOTOR **2.0, 150 cv (G)** CAMBIO **CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **13,6%** SEGURO **R$ 2.161** IPVA **R$ 2.982**
REVISÕES **R$ 3.252** PEÇAS **R$ 29.039** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **520 litros** LANÇAMENTO **2019**

SW4 5 lugares

R$ 408.090
VERSÃO SUGERIDA **SRX PLATINUM 5L**

A única opção 5 lugares do SUV grande da Toyota é a Platinum. O motor é o mesmo 2.8 turbodiesel de 204 cv e 50,9 kgfm, com câmbio automático de seis marchas. A robustez é garantida pela estrutura de longarinas e pela tração 4x4 com reduzida. O modelo se valeu da boa fama no pós-venda da marca japonesa, com cesta de peças e revisões com custos na média. Mas seguro e desvalorização complicam. Em equipamentos, traz ACC, frenagem automática de emergência, multimídia com display de 9" e alerta de mudança de faixa.

MOTOR **2.8 T, 204 cv (D)** CAMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **13,8%** SEGURO **R$ 15.785** IPVA **R$ 10.963**
REVISÕES **R$ 9.455** PEÇAS **R$ 27.770** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **545 litros** LANÇAMENTO **2016**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Blindagem de fábrica

Com o mercado de blindagem em alta no Brasil, uma vez que há um crescente interesse do público e muita procura pela proteção balística, vários fabricantes passaram a homologar empresas para fazer a blindagem mantendo a garantia de fábrica dos veículos. Os clientes podem comprar o serviço na própria concessionária e incluir o custo adicional no financiamento. A retirada é feita na própria loja e a manutenção, em muitos casos, também acontece na concessionária.

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

MAIS DE LUGARES

TIGGO 8 PRO

L. AOA CHERY

MOTOR
1.6 T, 187 cv (G)
CÂMBIO
DCT7
GARANTIA
5 anos
SEGURO
O R$ 4.324
O R$ 3.472
REVISÕES
R$ 3.562
DESVALORIZAÇÃO
61%
PEÇAS
R$ 20.401
PORTA-MALAS
339 litros (5 lug.)
193 litros (7 lug.)
LANÇAMENTO
2020

R$ 199.990

VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O Tiggo 8 Pro recebeu na linha 2025 um desenho renovado e a missão de substituir a versão Max Drive, que ainda conservava visual antigo. No embalo, o SUV de sete lugares ficou mais equipado. Adotou a lógica de integrar as telas do quadro de instrumentos com uma nova central multimídia, esta com GPS nativo e conectividade para Android Auto e App e CarPlay sem necessidade de cabos. O utilitário esportivo também ganhou sistema de som da Sony, carregador de celular por indução e novos bancos dianteiros com regulagens elétricas. Além dos seis airbags, o pacote ADAS ficou mais abrangente: reúne ACC, frenagem autônoma de emergência, câmera 360 graus, alerta de tráfego cruzado e assistente de permanência em faixa, entre outros itens. O motor é o mesmo 1.6 turbo a gasolina com câmbio de dupla embreagem, mas agora com 187 cv. Na categoria, tem preço de compra elevado e peças caras, mas leva a melhor com revisões baratas, mais espaço e equipamentos.

Oferece cinco anos de garantia e tem boa lista de equipamentos

Custo das peças é menor rede da categoria

Spin

DE **R$ 150.090** A **R$ 159.690**
VERSÃO SUGERIDA **LTZ**

A minivan foi a vencedora em 2024, mas ficou pelo caminho neste ano. Primeiramente, pelo preço salgado. Depois, pelo valor elevado do cesto de peças para um projeto que não tem grandes mudanças desde o lançamento em 2012. Ao menos, continua sendo uma opção racional com ótimo porta-malas, revisões e seguro competitivos, ampla rede e o confiável motor 1.8 de 111 cv. A LTZ tem seis airbags, painel digital e ar-condicionado automático, mas carece de qualquer item ADAS mais rebuscado.

MOTOR **1.8, 111 cv (F)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **11,7%** SEGURO **R$ 2.686** **R$ 2.659**
REVISÕES **R$ 3.612** PEÇAS **R$ 6.117** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **553 l (5 lug.) / 1621 (7 lug.)** LANÇAMENTO **2012**

CITROËN ★★★★

Aircross

DE **R$ 114.290** A **R$ 125.290**
VERSÃO SUGERIDA **FEEL PACK**

O SUV ainda é o carro de sete lugares mais barato do país. Nem por isso deixa a dirigibilidade de lado: usa o bom motor 1.0 turbo de 130 cv acoplado ao câmbio CVT. A suspensão também agrada pelo elevado nível de conforto. Ainda tem a cesta de peças e o seguro mais baratos da categoria, mas as revisões superam as de Tiggo 8 e Spin. A versão Feel Pack recebeu câmera de ré, multimídia com tela de 10" e espelhamento sem fio, ar automático e rodas aro 16. Deve airbags de cortina e assistentes de condução.

MOTOR **1.0 T, 130 cv (F)** CÂMBIO **CVT7**
DESVALORIZAÇÃO **7,6%** SEGURO **R$ 2.419** **R$ 2.425**
REVISÕES **R$ 3.809** PEÇAS **R$ 10.279** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **493 l (5 lug.) / 421 (7 lug.)** LANÇAMENTO **2023**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Bagagem extra

Se a família é realmente grande e a terceira fileira de bancos é necessária, pode surgir outro problema: como acomodar as malas de todo mundo em um compartimento pequeno? No caso do Aircross, por exemplo, restam míseros 42 litros com os sete lugares acionados. Para isso, há os bagageiros de teto. Com eles é possível ampliar a área de carga. Algumas opções à venda partem de R$ 700. Outras, acomodam mais de 500 litros. De todo modo, é preciso observar a capacidade máxima de carga do veículo e as instruções de instalação. É também entender que o consumo e o nível de ruído vão piorar com um apêndice no teto do carro.

Saiba como usar cadeirinha

No início do ano, voltou a circular uma história de que as regras das cadeirinhas iriam mudar. Porém, não há nenhuma modificação na lei. As últimas alterações foram feitas em 2021. Segundo o artigo 64 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), crianças com menos de 10 anos e 1,45 metro devem ser transportadas no banco traseiro em assento específico, determinado de acordo com idade, peso e altura. A partir dos sete anos e meio, caso a criança tenha atingido a altura mínima estipulada, já é possível transportá-la apenas com o cinto de segurança do veículo no banco de trás. Se não seguir as regras, o motorista estará cometendo infração gravíssima, com sete pontos na carteira e multa de R$ 293,47.

CAMPEÃO
2025
...IAL
...OMPRAR
MAIS DE ... LUGARES ...

COMMANDER

MOTOR
1.3 T, 185 cv (F) / 2.0 T, 272 cv (G) / 2.2 T, 200 cv (D)

CAMBIO
AT6, AT9

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 4.861
R$ 4.425

REVISÕES
R$ 5.020

DESVALORIZAÇÃO
19%

PEÇAS
R$ 19.692

PORTA-MALAS
661 litros (5 lug.)
233 litros (7 lug.)

LANÇAMENTO
2021

DE **R$ 253.990** A **R$ 335.990**

VERSÃO SUGERIDA **OVERLAND DIESEL**

Aquele papo de pouco motor para um galpão já não é mais argumento para falar mal do Commander. Depois de receber o novo propulsor Hurricane a gasolina de 272 cv, o SUV de sete lugares também trocou o 2.0 turbodiesel pelo 2.2 Multijet já usado nas linhas Fiat Toro e Ram Rampage. São 200 cv, 30 cv a mais que o anterior e zero a 100 km/h em 9,7 segundos — isso para um Jeep de quase 2 toneladas. Se o orçamento estiver mais apertado, a saída é recorrer ao 1.3 turbo flex de 185 cv das versões mais baratas. Toda a linha sai da fábrica de Pernambuco com central multimídia de 10,1" com conexão para Apple CarPlay e Android Auto sem fio, painel de instrumentos digital em display de 10,25", sete airbags e acabamento caprichado. A vitória é justificada por uma combinação de fatores. O Commander só perde para o Tiguan nos preços de peças e revisões. E é o campeão da categoria quando o assunto é apólice de seguro. Fora isso, tem a linha mais completa da turma.

Preço de compra, equipamentos e opções de motores

Desvalorização acima do médio; motor 1.3

CHEVROLET ★★★★☆

Trailblazer

R$ 392.590

VERSÃO SUGERIDA **HIGH COUNTRY**

O SUV derivado da S10 se garante nas vendas para frotistas e órgãos governamentais justamente pelo robustez. Tem motor 2.8 turbodiesel de 207 cv e 52 kgfm, transmissão automática de oito marchas e tração 4x4 com redutora, além de espaço de sobra para todos os ocupantes. O tanque de 76 litros garante autonomia de mais de 800 km na estrada — com base nos padrões de consumo do PBEV. A cesta de peças encareceu demais no último ano, assim como o seguro, mas as revisões têm custos razoáveis.

MOTOR **2.8 T, 207 cv (D)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **10,4%** SEGURO **R$ 9.220** **R$ 6.225**
REVISÕES **R$ 7.636** PEÇAS **R$ 30.103** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **554 l (5 lug.) / 2051 l (7 lug.)** LANÇAMENTO **2012**

HYUNDAI ★★★★☆

Palisade

R$ 479.990

VERSÃO SUGERIDA **SIGNATURE**

O Palisade é aquele carro para levar toda a sorte de agregados e parentes. Com quase 5 metros de comprimento e 2,90 m de entre-eixos, o grandão da marca coreana chega ao país em versão com oito lugares e cobra por isso quase meio milhão de reais. A cesta de peças fica apenas na média, mas a tabela de revisões se segura nos quatro dígitos. O motor é o V6 de 295 cv. O SUV tem sistema de áudio Harman Kardon, multimídia com tela de 12,3" e espelhamento wireless. ACC, frenagem autônoma e assistente de permanência em faixa.

MOTOR **3.8 V6, 295 cv (G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 6.616** PEÇAS **R$ 28.440** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **704 l (5 lug.) / 311 l (8 lug.)** LANÇAMENTO **2024**

MERCEDES-BENZ ★★★★☆

GLB

DE **R$ 369.900** A **R$ 552.900**

VERSÃO SUGERIDA **220 4MATIC PROGRESSIVE**

A marca alemã baixou o preço da linha 2025 do seu SUV e trocou o motor 1,3 por um novo 2.0 turbo, também com sistema híbrido leve, só que com potência de 190 cv. A versão Progressive é vendida com ar-condicionado bizona, bancos de couro com ajustes elétricos na frente, faróis de LED, câmera de ré, telas de 10,25" para instrumentos e multimídia, controle de cruzeiro adaptativo e sensor de ponto cego, entre outros itens. O pós-venda é de marca premium: peças caríssimas e seguro e revisões muito acima do médio.

MOTOR **2.0 T, 190 cv ou 306 cv (G)** CÂMBIO **DCT7, DCT8**
DESVALORIZAÇÃO **7,4%** SEGURO **R$ 7.916** **R$ 7.926**
REVISÕES **R$ 15.920** PEÇAS **R$ 56 393** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **500 l (5 lug.) / 1300 l (7 lug.)** LANÇAMENTO **2020**

MITSUBISHI ★★★★☆

Pajero Sport

DE **R$ 355.990** A **R$ 432.990**

VERSÃO SUGERIDA **LEGEND**

O DNA 4x4 é um dos grandes diferenciais do Pajero Sport na categoria. O motor 2.4 turbodiesel de 190 cv e 43,9 kgfm trabalha com tração 4x4 com bloqueio eletrônico do diferencial. Na linha 2025, passou por uma atualização no design, tanto interno como externo. A nova versão Legend traz ACC, frenagem automática de emergência, sensor de ponto cego, quadro de instrumentos digital e rodas aro 20. Oferece garantia de 5 anos, porém o pacote de peças é salgado, assim como o plano de manutenção.

MOTOR **2.4 T, 190 cv (D)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **8,5%** SEGURO **R$ 14.062** **R$ 8.586**
REVISÕES **R$ 10.155** PEÇAS **R$ 24.392** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **571 l (5 lug.) / 1201 l (7 lug.)** LANÇAMENTO **2018**

TOYOTA ★★★★★

SW4

DE **R$ 414.890** A **R$ 465.190**

VERSÃO SUGERIDA **DIAMOND**

O SUV derivado da Hilux tem preços acima dos R$ 400 mil, o que tira parte de sua competitividade no segmento. Além disso, custos de peças e revisões estão longe de ser iguais aos de um Corolla e o seguro é estratosférico. Compensa com a garantia de 10 anos e a confiança mecânica que a marca japonesa empresta aos seus carros. O motor é o 2.8 turbodiesel de 204 cv com tração 4x4. Sete airbags, corregedor de cellular por indução, chave presencial e ADAS fazem parte do recheio da Diamond.

MOTOR **2.8 T, 204 cv (D)** CÂMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **7,5%** SEGURO **R$ 15.628** **R$ 12.991**
REVISÕES **R$ 9.453** PEÇAS **R$ 27.770** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **543 l (5 lug.) / 1804 l (7 lug.)** LANÇAMENTO **2015**

VOLKSWAGEN ★★★★☆

Tiguan

R$ 303.990

VERSÃO SUGERIDA **R-LINE**

O motor 2.0 turbo de potência reduzida não tira o bom dinamismo do Tiguan, tampouco aplacou seus níveis de conforto e desempenho. Mesmo assim, é um dos poucos da categoria que não têm tração 4x4. Em contrapartida, leva o kit de peças mais barato, seguro com valores baixos para o segmento e revisões igualmente acessíveis — graças às três manutenções grátis. Entre os itens de série, equipamentos de assistência à condução e faróis LED matrix da linha IQ.Light. Seria candidato ao título se a nova geração não estivesse próxima de ser lançada no Brasil.

MOTOR **2.0 T, 150 cv (G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **15,4%** SEGURO **R$ 6.617** **R$ 6.418**
REVISÕES **R$ 4.306** PEÇAS **R$ 19.369** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **586 l (5 lug.) / 2161 l (7 lug.)** LANÇAMENTO **2018**

CAMPEÃ

QUAL 2025 COMPRAR

PICAPE COMPACTA

STRADA

DE **R$ 111.990**
A **R$ 145.990**

VERSÃO SUGERIDA **VOLCANO**

É tetraaaaaaaal!. Veículo mais vendido no país e líder absoluto e disparado do segmento de picapes compactas, a Strada nem surpreende com seu quarto título consecutivo. A cesta de peças está na média mas o pacote de revisões é imbatível. Até a desvalorização e o seguro acentuados são amenizados pela fama de robustez da picapinha e sua liquidez na revenda. A Strada tem capacidade de carga de 650 kg e bom volume de caçamba (1.354 litros), mesmo na versão cabine dupla (844 l) além da versatilidade de levar até cinco pessoas, ter quatro portas e opções de câmbio automático e de motor turbo. Sugerimos a Volcano CD com motor 1.3 de até 107 cv e câmbio manual que oferece bom desempenho e consumo de combustível moderado. O modelo vem equipado com quatro airbags, sensor de ré, bloqueio eletrônico do diferencial, central multimídia com tela de 7" suspensão elevada, rodas de liga leve ar-condicionado e trio elétrico.

MOTOR **1.3, 107 cv / 1.0 T, 130 cv (F)**
CÂMBIO **MT5, CVT7**
GARANTIA **3 anos**
SEGURO **R$ 9.248** **R$ 5.238**
REVISÕES **R$ 4.110**
DESVALORIZAÇÃO **14,8%**
PEÇAS **R$ 6.270**
CAÇAMBA **844/1.354 litros**
LANÇAMENTO **2020**

Carga útil, variedade de versões e pacote de manutenção

Desvalorização, posição de dirigir e seguro

VOLKSWAGEN ★★★★☆
Saveiro

DE **R$ 108.650** A **R$ 129.250**
VERSÃO SUGERIDA **ROBUST CS**

Em termos de dirigibilidade, vamos combinar: o Saveiro é melhor do que o Strada. Só que isso não se reflete nas vendas. A picape compacta do fabricante alemão peca pelo projeto antigo e pouca variedade de versões. O motor é sempre 1.6 de 118 cv com câmbio manual. Em compensação tem a robustez típica da marca alemã, peças mais em conta que o rival e custos de seguro bem mais acessíveis. E leva até 638 kg. A Robust CD vem com sensor de ré, ar-condicionado, bloqueio eletrônico do diferencial e chave tipo canivete

MOTOR **1.6, 116 cv (F)** CÂMBIO **MT5**
DESVALORIZAÇÃO **8,9%** SEGURO **R$ 2.294** **R$ 2.404**
REVISÕES **R$ 5.556** PEÇAS **R$ 6.006** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **760/924 litros** LANÇAMENTO **2009**

CAMPEÃ

CAMPEÃ

QUAL COMPRAR 2025

PICAP

TORO

DE **R$ 155.990** A **R$ 224.990**

VERSÃO SUGERIDA **RANCH**

O bicampeonato é inquestionável. A Toro tem pacote de peças que figura entre os mais competitivos da categoria. Os planos de manutenção também seguem essa lógica, talvez até como forma de compensação para os custos de seguro e o índice de desvalorização pouco favoráveis ao bolso. A competitividade do modelo da Fiat ainda fica evidente nas vendas: é a segunda picape mais emplacada no país e a líder disparada do seu segmento, apesar da chegada de diversos concorrentes. Para mantê-la em evidência, a marca italiana é mestra em bolar novidades. A última foi o motor 2.2 turbodiesel Multijet de 200 cv no lugar do antigo 2.0 de 170 cv. Com consumo melhor (10,5 km/l na cidade e 13,6 km/l na estrada), o conjunto usa o câmbio de nove marchas e equipa as versões mais caras da caminhonete, inclusive nossa sugestão, a Ranch. Ela vem com pacote ADAS, seis airbags, multimídia de 10" e tração 4x4. As opções mais baratas vão de 1.3 turbo flex com tração dianteira e mantêm o bom nível de recheio.

MOTOR
1.3 T 176 cv (F) / 2.2 T, 200 cv (D)

CÂMBIO
AT6, AT9

GARANTIA
[illegible]

SEGURO
R$ 4.650
R$ 4.654

REVISÕES
R$ 4.413

DESVALORIZAÇÃO
14,3%

PEÇAS
R$ 13.806

CAÇAMBA
937 litros

LANÇAMENTO
2016

Desempenho, rede de concessionárias e caçamba

Raio de giro ruim e pouca espaço no banco traseiro

CHEVROLET ★★★★

Montana

DE **R$ 138.290** A **R$ 173.090**
VERSÃO SUGERIDA **LTZ**

Não é exagero dizer que a Montana tem mais compartimento de SUV que a Toro. Baseada na Tracker, também só é vendida com o motor 1.2 turbo que recebeu injeção direta e atualizações em 2024, resultando em 141 cv (8 cv a mais, com etanol). Ele deixa a caminhonete econômica – faz 11 km/l de gasolina na cidade. A versão LTZ, aqui indicada, tem seis airbags, câmera de ré, multimídia com wi-fi a bordo e chave presencial. As revisões são as mais baratas da categoria e o seguro é baixo, ao contrário das peças.

MOTOR **1.2 T, 141 cv (F)** CÂMBIO **MT6, AT6**
DESVALORIZAÇÃO **13,8%** SEGURO **R$ 2.286** **R$ 2.990**
REVISÕES **R$ 3.928** PEÇAS **R$ 15.277** GARANTIA **5 anos**
CAÇAMBA **574 litros** LANÇAMENTO **2023**

FORD ★★★★

Maverick

DE **R$ 219.900** A **R$ 239.900**
VERSÃO SUGERIDA **LARIAT BLACK**

A linha 2026 trouxe novos faróis e pacote de itens de série mais atrativo. Multimídia com tela de 13,2" ADC, frenagem autônoma, alerta e assistente de faixa e sensor de ponto cego se destacam. São duas versões a combustão, sempre com o 2.0 turbo de 253 cv e 38,7 kgfm e câmbio automático de oito marchas: a Lariat Black (com elementos escurecidos) e a Tremor (maior capacidade off-road). A picape é boa de dirigir, mas o pós-venda complica: peças e revisões são os mais caros da categoria. Ao menos o preço de compra baixou.

MOTOR **2.0 T 253 cv (G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **10,8%** SEGURO **R$ 4.031** **R$ 4.049**
REVISÕES **R$ 12.342** PEÇAS **R$ 20.844** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **943 litros** LANÇAMENTO **2022**

RAM ★★★★

Rampage

DE **R$ 237 990** A **R$ 289 990**
VERSÃO SUGERIDA **REBEL**

A Stellantis acertou na mosca. Conseguiu trazer para o segmento a marca famosa pelas picaponas – só que usando a base monobloco do Toro. Foi mais um modelo do gênero a ganhar motor 2.2 turbodiesel de 200 cv e, no embalo, estreou a versão de entrada, Big Horn. Sugerimos o Rebel, que oferece ADAS, painel de 10,3", multimídia de 12,3", sete airbags e bancos elétricos. As opções a gasolina seguem com o 2.0 de 272 cv. O que pega para a picape são os custos do seguro e das peças. As revisões também não são acessíveis.

MOTOR **2.0 T 272 cv (G) / 2.2 T 200 cv (D)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **11,1%** SEGURO **R$ 5.810** **R$ 5.814**
REVISÕES **R$ 8.083** PEÇAS **R$ 18.535** GARANTIA **5 anos**
CAÇAMBA **980 litros** LANÇAMENTO **2023**

RENAULT ★★★★

Oroch

DE **R$ 123.790** A **R$ 137.590**
VERSÃO SUGERIDA **PRO**

A pioneira do segmento acaba por ser atualmente a opção da categoria com mais foco no trabalho, provavelmente pela falta de rivais diretas com essa proposta e, também, em virtude dos preços muito competitivos. Por outro lado, tem a menor caçamba do segmento. É vendido em três versões e todas usam o motor 1.6 de 112 cv com câmbio manual. A lista de equipamentos só oferece os itens de segurança obrigatórios. Tanto simplicidade se reflete no pós-venda: peças, revisões e seguro são os mais em conta da categoria.

MOTOR **1.6, 112 cv (F)** CÂMBIO **MT6**
DESVALORIZAÇÃO **10,4%** SEGURO **R$ 2.364** **R$ 2.367**
REVISÕES **R$ 3.939** PEÇAS **R$ 8.172** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **693 litros** LANÇAMENTO **2016**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Uma alternativa aos SUVs

Sete anos atrás, as picapes representavam 13,2% do mercado brasileiro. Hoje já constituem uma fatia de 20,3%, com mais de 140 mil unidades vendidas em 2025. O segmento intermediário foi um dos grandes responsáveis por esse crescimento, ocupando a ampla lacuna entre as compactas e as médias. Interessante notar que as campeonetes intermediárias, em sua grande maioria, são voltadas a consumidores do varejo e não ao trabalho. A exceção é justamente a Oroch, que acaba de ser reposicionada pela Renault. De forma geral, o objetivo das intermediárias é se apresentar como uma alternativa aos SUVs. Para isso, apostam em fatores como design, bons ângulos de transposição e caçambas com volumes muito mais generosos do que qualquer porta-malas. Há modelos com tração 4x4 e, nos próximos anos, devem aumentar as opções híbridas (hoje restritas à Ford Maverick). Está pensando em comprar uma? A robustez e a versatilidade podem ser maiores, mas atente-se a questões como o preço do seguro, o espaço interno, o consumo de combustível e a entrada de água na caçamba em dias chuvosos.

CAMPEÃ

QUAL COMPRAR 2025

PICA
MÉ

TRITON

DE **R$ 265.990** A **R$ 329.990**

VERSÃO SUGERIDA **HPE-S**

A nova geração da L200 agora só tem o nome Triton mas trouxe uma evolução e tanto. Além do desenho mais robusto, toda a gama já sai da fábrica de Catalão (GO) com sete airbags, multimídia com tela de 8", quadro de instrumentos com display de 7", câmera de ré, estribos laterais e rodas de 18". A transmissão automática passou para seis marchas e o motor 2.4 foi recalibrado, ganhando 15 cv e 4,9 kgfm. Agora, são 205 cv e 47,9 kgfm. A tração, obviamente, é 4x4, porém da versão HPE-S adiante permite bloqueio eletrônico do diferencial com redução. Essa configuração ainda agrega ACC, alerta de saída de faixa, ar digital de duas zonas, retrovisor eletrocrômico e acionamento elétrico da tampa da caçamba. A capacidade de carga é de pouco mais de 1 tonelada. O modelo faturou a acirrada categoria pela modernidade do projeto, fama de robustez, caçamba espaçosa e por ter custos de peças e de manutenção entre os mais baratos da categoria. Já o seguro está um pouco acima da média.

MOTOR
2.4 T, 205 CV (D)

CÂMBIO
AT6

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 5.382
R$ 5.525

REVISÕES
R$ 8.244

DESVALORIZAÇÃO
###

PEÇAS
R$ 17.824

CAÇAMBA
1.261 litros

LANÇAMENTO
2025

Robustez e custos do pós-venda

Preço do seguro, acabamento e central multimídia

CAMPEÃ
2025

CHEVROLET ★★★★☆

S10

DE **R$ 253.290** A **R$ 334.190**
VERSÃO SUGERIDA **Z71**

Remodelada em 2024, a picape perdeu a vice-liderança na categoria para a Ranger. O motor 2.8 passou por melhorias, agora gera 207 cv e está aliado ao novo câmbio automático de oito marchas. A S10 tem o pacote de manutenção mais em conta do segmento e o valor do seguro também é atraente nessa categoria. O preço do cesto de peças é razoável, mas a desvalorização pesa. No linha 2026, oferece frenagem de emergência de série nas versões automáticas. A Z71 tem ainda ar digital e carregador por indução.

MOTOR **2.8 T, 207 cv (D)** CÂMBIO **MT6, AT8**
DESVALORIZAÇÃO **16%** SEGURO **R$ 5.029** IPVA **R$ 5.053**
REVISÕES **R$ 7.664** PEÇAS **R$ 17.508** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.051 litros** LANÇAMENTO **2012**

FIAT ★★★½☆

Titano

DE **R$ 233.990** A **R$ 285.990**
VERSÃO SUGERIDA **VOLCANO**

Depois das críticas, a Fiat foi rápido para mexer na sua picape de origem chinesa, que agora conta com o motor 2.2 de 200 cv do Rampage, câmbio de oito marchas, freios a disco na traseira, direção elétrica, painel digital de 7", multimídia com espelhamento sem fio e nova alavanca do câmbio. Faz até 10,8 km/l de diesel e vai a 100 km/h em menos de 10 segundos. As peças têm valores competitivos e a revisão fica na média. Só a Ranch oferece itens de assistência à condução, mas cobra alto. A melhor pedida é a intermediária, Volcano.

MOTOR **2.2 T, 200 cv (D)** CAMBIO **MT6, AT8**
DESVALORIZAÇÃO **10,6%** SEGURO **R$ 4.650** IPVA **R$ 4.654**
REVISÕES **R$ 9.617** PEÇAS **R$ 14.415** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.220 litros** LANÇAMENTO **2024**

FORD ★★★½☆

Ranger

DE **R$ 238.800** A **R$ 490.000**
VERSÃO SUGERIDA **XLT V6**

A nova geração da picape ferve na Argentina e considerada a melhor do segmento, mas não conseguiu emplacar o bicampeonato — mora debaixo, pois continua com dirigibilidade acima da média, bons níveis de conforto e de acabamento e opções de motores turbodiesel 2.0 e V6. Quem busca esportividade tem a insana Raptor à disposição. Decepciona no cesto de peças e nas revisões, mas o seguro está na média. A versão XLT V6 tem frenagem autônoma, bancos de couro e central multimídia Sync4 com tela vertical de 10".

MOTOR **2.0 T 170 cv / 3.0 V6 T, 250 cv (D) / 3.0 V6 T, 397 cv (G)** CÂMBIO **MT6, AT6, AT10**
DESVALORIZAÇÃO **11,8%** SEGURO **R$ 9.922** IPVA **R$ 6.484**
REVISÕES **R$ 10.041** PEÇAS **R$ 20.434** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.250 litros** LANÇAMENTO **2023**

JAC ★★★½☆

Hunter

DE **R$ 252.800** A **R$ 262.800**
VERSÃO SUGERIDA **MDX**

A marca chinesa voltou atrás naquele papo de só ter elétricos no Brasil. O ponto de mudança é o Hunter, que chegou com motor turbodiesel 2.0 de 191 cv, câmbio de oito marchas, tração 4x4 e uma das maiores capacidades de carga do segmento: 1.400 kg. E ainda oferece garantia de oito anos. O pacote de revisões é muito competitivo, mas o cesto de peças tem custo apenas razoável e a rede de concessionárias da marca é restrita. Entre os equipamentos, seis airbags e painel digital com tela de 7".

MOTOR **2.0 T 191 cv (D)** CAMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** IPVA **ND**
REVISÕES **R$ 7.727** PEÇAS **R$ 19.667** GARANTIA **8 anos**
CAÇAMBA **1.128 litros** LANÇAMENTO **2024**

MITSUBISHI ★★★★☆

L200 Triton

R$ 262.990
VERSÃO SUGERIDA **GLS PLUS**

A velha geração da L200 (com a remodelação de 2020) segue firme e forte como porta de entrada para as picapes da marca e convivendo com a novíssima e campeã Triton. A única versão disponível é a GLS Plus, um modelo bem protetor, com rodas pratas de aço e poucos cromados. Ao menos, tem bancos de couro e sete airbags. O motor 2.4 entrega 190 cv e trabalha com o câmbio automático de cinco marchas. O custo de peças é o mais baixo da categoria e a manutenção está na média.

MOTOR **2.4 T 190 cv** CÂMBIO **AT5**
DESVALORIZAÇÃO **8,6%** SEGURO **R$ 5.400** IPVA **R$ 3.680**
REVISÕES **R$ 9.898** PEÇAS **R$ 12.671** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.046 litros** LANÇAMENTO **2020**

NISSAN ★★★★½

Frontier

DE **R$ 248.990** A **R$ 315.690**
VERSÃO SUGERIDA **XE**

Elogiada pelo acerto de suspensão, a Frontier mantém o padrão de verdade de sempre. Chama a atenção pelo pacote de manutenção acessível, contado os peças destacam e o seguro, mais ainda. Em compensação, oferece seis anos de garantia. O motor 2.3 de 190 cv rende bem, e atua com o transmissão automático de sete marchas. Na versão de entrada são 163 cv. A variante XE, por menos de R$ 250 mil, agrega partida por botão, sensor de chuva, faróis de LED com acendimento automático, central de 8" e ar de duas zonas.

MOTOR **2.3 T, 163 cv ou 190 cv (D)** CÂMB O **MT6, AT7**
DESVALORIZAÇÃO **18,8%** SEGURO **R$ 17 711** IPVA **R$ 9.838**
REVISÕES **R$ 8.193** PEÇAS **R$ 20.879** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.054 litros** LANÇAMENTO **2017**

TOYOTA ★★★★★

Hilux

DE **R$ 254.790** A **R$ 353.290**
VERSÃO SUGERIDA **SRX PLUS**

É disparado o mais vendido do segmento, o queridinho dos picapeiros e o que mais passa a imagem de robustez. A custo de componentes é um pouco elevado, mas as revisões cobram menos que boa parte dos rivais. Perde pontos pelo seguro caríssimo. O motor 2.8 gera 204 cv e até 50,9 kgfm. Tem ainda a variante esportiva GR-Sport com 224 cv e 55 kgfm. Recomendamos o SRX Plus, que recebeu aprimoramentos mecânicos recentemente, eixos mais largos, maior vão livre em relação ao solo e calibragem diferente da suspensão.

MOTOR **2.8 Y, 204 cv (D)** CÂMBIO **MT6, AT6**
DESVALORIZAÇÃO **12,3%** SEGURO **R$ 13.166** **R$ 12.394**
REVISÕES **R$ 9.321** PEÇAS **R$ 15.689** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.560 litros** LANÇAMENTO **2015**

VOLKSWAGEN ★★★★☆

Amarok

DE **R$ 313.990** A **R$ 354.990**
VERSÃO SUGERIDA **COMFORTLINE**

A trajetória da Amarok pode ser definida em uma palavra: custos. E não é só por ser — de longe — o picape nesse aspecto quando consideramos preços de peças e revisões, mas também porque, para reduzir o investimento necessário para a renovação da picape, a Volkswagen preferiu fazer uma remodelação do primeiro geração, que data de 2010. No entanto ela segue como a caminhonete diesel mais potente, mérito do 3.0 V6 de 258 cv. É nível de dirigir, porém pesa por ser cara e não oferecer nenhum recurso de segurança ativa.

MOTOR **3.0 V6 Y, 258 cv (D)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **7,1%** SEGURO **R$ 6.007** **R$ 6.528**
REVISÕES **R$ 14.956** PEÇAS **R$ 23.769** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.280 litros** LANÇAMENTO **2019**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Comprar ou alugar, o que vale mais a pena?

O carro por assinatura tornou-se realidade para as fabricantes, não apenas para locadoras. Com o objetivo de se transformarem em empresas de mobilidade, a gumas já oferecem esse serviço para diversos segmentos, inclusive o de picapes, no qual a compra muitas vezes, é ainda mais racional. Funciona assim: o cliente fecha contrato por um determinado tempo (não inferior a 12 meses) e não precisa se preocupar com gastos como documentação — IPVA, licenciamento e emplacamento — seguro, plano de manutenção ou desvalorização na hora da revenda. Mas tem uma franquia de rodagem, que pode ser de 500 km a 2.500 km mensais. A curto prazo, são claras as vantagens do carro por assinatura em relação a um financiamento. Fatores como a ausência de pagamento de entrada e a eliminação de todas as despesas inerentes ao processo de compra fazem do serviço algo mais vantajoso. Mas nem tudo são flores. Muito embora exista a praticidade de ter todos os serviços em um contrato, os custos mensais costumam ser mais caros a longo prazo do que em caso de financiamento. Além disso, ao fim do contrato, o bem não será seu. Logo, é preciso fazer contas antes de fechar negócio.

Entenda como funciona um consórcio automotivo

Em épocas de aperto, as pessoas tentam economizar em tudo. É o momento de fazer planejamento financeiro cuidadoso e pensado a longo prazo — exatamente o que deseja quem procura um consórcio. Claro que aqueles que têm urgência de pegar o carro e sair rodando não devem optar pelos consórcios. Há uma maneira de apressar as coisas, mas sem garantia de que vai dar certo. A modalidade possibilita ao interessado dar lances para ser sorteado mais cedo. Pode ser ótimo se você tem guardado um valor mais alto do que a média. Se não conseguir de primeira, não tardará a sair com sua carta de crédito. Falando nela, você poderá comprar o carro que quiser quando estiver com a carta em mãos. Mas fique atento: os automóveis estão ficando mais caros rapidamente, ou seja, você pode ter dificuldade de conseguir aquele modelo com que sonhou por tanto tempo pelo valor pensado inicialmente. Só não tenha pressa de ser contemplado ou de receber seu dinheiro de volta em caso de desistência (lembre-se, o montante não será estornado na íntegra). As parcelas também podem ser reajustadas, o que tira um pouco da vantagem em comparação com o financiamento.

CAMPEÃ

QUAL 2025
COMPRAR

F-150

MOTOR
5.0 V8, 405 cv (G)
CÂMBIO
AT10
GARANTIA
5 anos
SEGURO
R$ 11.060
R$ 10.706
REVISÕES
R$ 12 711
DESVALORIZAÇÃO
6 9%
PEÇAS
R$ 27.579
CAÇAMBA
1.370 litros
LANÇAMENTO
2023

DE **R$ 545.000** A **R$ 580.000**
VERSÃO SUGERIDA **LARIAT**

O modelo faz parte da famí- ia F Series que há décadas é o ve cu o mais vendido nos Estados Unidos No Brasil, a picape acaba de garantir o bicampeonato na categoria. São três versões equipadas com o motor Coyote 5.0 V8, o mesmo do Mustang só que com 405 cv de potência e 56,7 kgfm de torque. E mesmo com mais de 2.5 toneladas, vai de zero a 100 km/h em 7 3 segundos. A picape oferece uma generosa caçamba com 1 370 litros, mas a capacidade de carga não passa dos 728 kg. Tem a menor desva- orização e a cesta de peças mais barata da categoria As revisões e a apólice de seguro ficam na média Bebe como gente grande em nosso teste, conseguiu média urbana de 5.7 km/l e rodoviária de 9,7 km/l E se você resolver completar o tanque reze para que Nossa Senhora da Bomba de Combustível ajude, Já que o reservatório comporta 136 litros Recentemente a linha foi recheada com a nova versão off-road. Tremor, de R$ 580 mil

Custo de peças e desvalorização

Capacidade de carga é pequena

CHEVROLET ★★★★

Silverado

R$ 573.590
VERSÃO SUGERIDA **HIGH COUNTRY**

A GM também voltou a importar sua picapona, a Silverado em 2023. Na linha 2025, o modelo recebeu a caçamba com sistema Multi-Flex, que possibilita diversas configurações de abertura para a tampa traseira, desde extensor de carga e degrau de acesso até mesa rebatível. O motor é o 5.3 V8 com 360 cv e 52,9 kgfm e o câmbio é o mesmo automático de dez marchas da F-150. Vive extremos no pós-venda: as peças são os mais caros do categoria, já as revisões são as mais em conta. A desvalorização fica na média.

MOTOR **5.3 V8, 360 cv (G)** CAMBIO **AT10**
DESVALORIZAÇÃO **11,4%** SEGURO **R$ 12.075** **R$ 12.075**
REVISÕES **R$ 7.460** PEÇAS **R$ 66 269** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.781 litros** LANÇAMENTO **2023**

JEEP ★★★★

Gladiator

R$ 499.990
VERSÃO SUGERIDA **RUBICON**

A picape com alma jipeira e derivada do Wrangler atua em um nicho de mercado e agora é vendida em apenas uma versão, a Rubicon, com o motor 3.6 V6 de 284 cv e 35,4 kgfm. Tem equipamentos de assistência à condução, teto removível, para-brisa rebatível e caçamba com volume para mil litros. Além de ser a opção mais estilosa da categoria, manda bem nos custos: o preço de compra é o mais baixo e as revisões e peças figuram entre as mais em conta do segmento. Fora isso, a desvalorização e o seguro não assustam.

MOTOR **3,6 V6, 284 cv (G)** CAMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **14,7%** SEGURO **R$ 10.607** **R$ 10.093**
REVISÕES **R$ 7.673** PEÇAS **R$ 32.622** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.000 litros** LANÇAMENTO **2022**

RAM ★★★★

1500

DE **R$ 584 990** A **R$ 599.990**
VERSÃO SUGERIDA **LARAMIE**

A nova geração da 1500 foi lançada como a mais potente da categoria, graças ao novo motor 3.0 Hurricane biturbo de seis cilindros em linha. São 426 cv e 64,8 kgfm, que fazem o gigante não apenas ir de zero a 100 km/h em inacreditáveis 5,7 segundos como também ficar menos beberrona. Com 6 metros de comprimento leva 1.200 litros na caçamba e 557 kg de carga. Da linha de picaponas da Ram, é a que tem a cesta de peças mais barata. O pacote de manutenção é bastante acessível para esse segmento.

MOTOR **3.0, 426 cv (G)** CAMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **11,2%** SEGURO **R$ 9.996** **R$ 8.998**
REVISÕES **R$ 8.863** PEÇAS **R$ 50.572** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.200 litros** LANÇAMENTO **2021**

RAM ★★★★

2500

DE **R$ 489.990** A **R$ 499.990**
VERSÃO SUGERIDA **LARAMIE**

A 2500 é maior que a 1500, porém menos potente — o que não significa pouca força. O 6.7 turbodiesel gera 365 cv e descomunais 1.172 kgfm. Como o PBT passa de 3,5 toneladas para dirigi-la só com CNH categoria C. Tem multimídia com tela de 12" e espelhamento sem fio e oferece os Rambox, compartimentos nas laterais da caçamba com capacidade de até 122 litros cada. As peças são as mais caras da marca, e as revisões têm o maior valor de todo o segmento, assim como a desvalorização. A Ram já testa a 2500 com novo motor no Brasil.

MOTOR **6.7 T, 377 cv (D)** CAMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **14,6%** SEGURO **R$ 12.261** **R$ 10.718**
REVISÕES **R$ 20.843** PEÇAS **R$ 59.265** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.390 litros** LANÇAMENTO **2019**

RAM ★★★★

3500

DE **R$ 504.990** A **R$ 549.990**
VERSÃO SUGERIDA **LARAMIE**

Uma verdadeira lamarca com mais de 6 metros. Só o entre-eixos de 3,78 m é maior que um Renault Kwid. Aqui, tamanho é documento e despesa. A 3500 tem custos elevados de peças, pacote de revisões caro, desvalorização acentuada e seguros proibitivos. O motor é o mesmo Cummins 6.7 da 2500 com 377 cv e 77,9 kgfm, e a cabine é um latifundio com acabamento requintado. No topo de linha, Longhorn, a lista de equipamentos inclui faróis full LED, câmera na caçamba e som Harman Kardon com 17 alto-falantes e subwoofer.

MOTOR **6.7 T, 377 cv (D)** CAMBIO **AT6**
DESVALORIZAÇÃO **18,4%** SEGURO **R$ 11.417** **R$ 47 983**
REVISÕES **R$ 20.843** PEÇAS **R$ 58.316** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.629 litros** LANÇAMENTO **2022**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Segmento que cresce

Quatro anos atrás, a única picape grande à venda no Brasil era a Ram 2500, limitada pela necessidade de CNH para caminhões. As fabricantes parecem ter visto uma oportunidade de falar com o público do interior do país e resolveram investir pesado no segmento. Desde então, a categoria floresceu com a chegada de lendárias picaponas ao Brasil. A partir do momento em que a 1500 abriu os trabalhos, em 2021, há pelo menos um lançamento por ano: Jeep Gladiator e Ram 3500 em 2022, Ford F-150 e Chevrolet Silverado em 2023 e a nova 1500 em 2024. O público agradece!

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

HÍBRIDO

TOYOTA COROLLA HYBRID

★★★★★

MOTOR
1.8, 122 CV (HEV, F)

CÂMBIO
CVT

GARANTIA
10 anos

SEGURO
R$ 5.191
R$ 4.014

REVISÕES
R$ 4.575

DESVALORIZAÇÃO
9,7%

PEÇAS
R$ 15.302

PORTA-MALAS
470 litros

LANÇAMENTO
2019

R$ 199.990

VERSÃO SUGERIDA **ALTIS**

O modelo celebra o bi no Qual Comprar 2025 com sua configuração híbrida, confirmando a qualidade de construção e a boa reputação do pós-venda da marca também entre os híbridos. O seguro já foi mais barato e é o ponto fraco do sedã. Fora isso, a cesta de peças é, disparada, a mais barata da categoria, ao lado da do parente Corolla Cross Hybrid, e o pacote de manutenções só perde para o do Tiggo 7. Para completar, ainda ganhou garantia estendida de até 10 anos. Lançado em 2019, o Corolla carrega o primeiro conjunto mecânico híbrido flex do mundo, que une um motor 1.8 a outro elétrico – que gera modestos 122 cv, porém garante excelentes médias de consumo na cidade, chegando a 17,5 km/l com gasolina. A única versão disponível é a Altis Hybrid Premium, que tem pacote de dispositivos de auxílio à condução, central multimídia com tela de 10" e conexão wireless para celulares, faróis e lanternas full LED, entre outros itens.

Conforto, liquidez ao revender

Desempenho fraco e seguro caro

DE **R$ 179.900** A **R$ 191.900**
VERSÃO SUGERIDA **GL**

A BYD mirou o Corolla ao lançar o King no ano passado. O sedã chinês foi posicionado com preço abaixo do rival com custo de peças próximo, mas revisões mais caras. Além disso, a garantia é menor e exige atenção às letras pequenas. O modelo se vale de um conjunto bem mais esperto, com um motor 1,5 a gasolina e outro elétrico. São 209 cv na versão GL, recomendada, e 235 cv na GS. Tem painel digital, carregador por indução, multimídia com espelhamento sem fio e teto solar, só que não oferece itens avançados de ADAS.

MOTOR **1,5, 209 cv ou 235 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **A1**
DESVALORIZAÇÃO **8,7%** SEGURO **R$ 3.404** IPVA **R$ 3.025**
REVISÕES **R$ 6.360** PEÇAS **R$ 17.649** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **450 litros** LANÇAMENTO **2024**

Song Pro

DE **R$ 194.800** A **R$ 204.800**
VERSÃO SUGERIDA **GL**

Criado para ser montado no Brasil quando a fábrica da BYD de Camaçari (BA) começar a operar, o SUV tem como alvo aqui o Corolla Cross. Oferecido em duas versões, leva a vantagem de ser plug-in e ter conjunto híbrido (1,5 turbo + elétrico, com potência combinada de até 235 cv. Também agradam a posição de dirigir e o avantajado porta-malas. É outro modelo da marca chinesa que deve tens de quem dirige. Comparado ao SUV da Toyota, tem custos de peças e seguro competitivos, mas perde em revisões e desvalorização.

MOTOR **1,5, 223 cv ou 235 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **A1**
DESVALORIZAÇÃO **7,2%** SEGURO **R$ 3.837** IPVA **R$ 3.829**
REVISÕES **R$ 6.880** PEÇAS **R$ 19.763** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **520 litros** LANÇAMENTO **2024**

Dolphin Plus

R$ 249.990
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O primeiro híbrido da marca lançado no Brasil acaba de ter o visual atualizado, inspirado no Song Plus Premium. Ficou R$ 5 mil mais caro, mas reforçou a lista de equipamentos com head-up display e som premium. O conjunto liderado pelo motor 1,5 aspirado não mudou e segue com 235 cv combinados. O seguro pode não ser dos mais baratos, mas o custo de peças e as revisões do SUV chinês estão dentro do aceitável para seu segmento e proposta. Vale ficar de olho na desvalorização, uma das maiores da categoria.

MOTOR **1,5, 235 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **A1**
DESVALORIZAÇÃO **12,8%** SEGURO **R$ 5.128** IPVA **R$ 5.129**
REVISÕES **R$ 6.660** PEÇAS **R$ 19.834** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **562 litros** LANÇAMENTO **2023**

Tiggo 7 Pro

R$ 219.990
VERSÃO SUGERIDA **PRO HYBRID**

A Caoa segue agressiva nos preços, com redução de R$ 20 mil no etiqueta do Tiggo 7. O sistema plug-in chegou ao SUV médio no começo deste ano com bons argumentos. A autonomia em modo elétrico é de 63 km e o conjunto é a mesma do Tiggo 8: 1,5 turbo a gasolina e dois elétricos com potência e torque combinados de 317 cv e 56,6 kgfm. Bem equipado, tem painel digital, bancos com ajustes elétricos, aquecimento e resfriamento. As revisões são mais baratas do que as de seus adversários chineses, mas o custo de peças, não.

MOTOR **1,5 T, 317 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **DHT11**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **R$ 3.406** IPVA **R$ 2.702**
REVISÕES **R$ 4.314** PEÇAS **R$ 20.696** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **475 litros** LANÇAMENTO **2025**

Maverick Hybrid

R$ 239.500
VERSÃO SUGERIDA **LARIAT HYBRID**

A picape intermediária entrega ótima dirigibilidade e passará em breve por uma reestilização. Mescla o velho motor 2,5 a gasolina aspirado de ciclo Atkinson a um elétrico para dispor de 194 cv. Leva vantagem de ser a única eletrificada no segmento dominado pelo Toro, mas os pacotes de custos de peças e manutenção são dos mais caros da categoria. Além de uma boa caçamba com fechamento elétrico, tem alerta de colisão com frenagem autônoma, cinco modos de condução, câmera de ré e ar-condicionado dual zone.

MOTOR **2,5, 194 cv (HEV, G)** CÂMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **10,8%** SEGURO **R$ 6.958** IPVA **R$ 4.570**
REVISÕES **R$ 7.428** PEÇAS **R$ 22.348** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **943 litros** LANÇAMENTO **2023**

Haval H6

DE **R$ 220.000** A **R$ 288.000**
VERSÃO SUGERIDA **PHEV19**

A linha 2025 trouxe mudanças discretíssimas no design interno e externo. No recheio, o modelo ganhou sensor de farol alto e função de travamento automático das portas quando a chave presencial se distancia do carro. Acessórios de peças e as revisões são mais caras que as dos principais concorrentes da categoria, porém o seguro está na média. São três versões: HEV2 híbrida plena de 243 cv, PHEV19, com um motor elétrico (326 cv) e bateria de 19 kWh; e PHEV34, com dois motores elétricos e 393 cv. Recomendamos a intermediária.

MOTOR **1,5 T, 243 cv (HEV, C), 326 cv ou 393 cv (PHEV, G)**
CÂMBIO **472** DESVALORIZAÇÃO **13,7%** SEGURO **R$ 3.950**
IPVA **R$ 3.952** REVISÕES **R$ 6.111** PEÇAS **R$ 22.573** GARANTIA
5 anos PORTA-MALAS **560 litros** LANÇAMENTO **2023**

7

DE **R$ 229.990** A **R$ 249.990**
VERSÃO SUGERIDA **LUXURY**

O SUV híbrido plug-in do fabricante pertencente ao Grupo Chery chega sob o estigma de marca desconhecida e com rede de concessionárias ainda incipiente. Para complicar, começa com cesta de peças e revisões com preços lá na feta. No entanto, tenta compensar com um conjunto híbrido plug-in que reúne o 1.5 turbinado, o motor elétrico dianteiro e o câmbio de dupla embreagem e sete marchas para disponibilizar 339 cv e 52 kgfm. A autonomia total pode passar dos 1.000 km.

MOTOR **1.5 T, 339 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **A1**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 8.040** PEÇAS **R$ 28.046** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **500 litros** LANÇAMENTO **2025**

DE **R$ 214.990** A **R$ 239.990**
VERSÃO SUGERIDA **EX**

O SUV compacto se destaca pelo consumo eficiente, com médias de até 19,8 km/l na cidade, fruto do trabalho do bem acertado motor 1.6 Kappa (aquele mesmo, do Hyundai HB20) com o elétrico. Com transmissão de dupla embreagem e sete marchas, tem 141 cv de potência combinado. As revisões e a desvalorização ficam no limite do razoável, mas a cesta de peças destoa demais do médio da categoria. O pacote ADAS é bacana, com ACC, frenagem autônoma de emergência e assistente de permanência em faixa, entre outros itens.

MOTOR **1.6, 141 cv (HEV, G)** CÂMBIO **DCT6**
DESVALORIZAÇÃO **8%** SEGURO **R$ 4.617** **R$ 4.119**
REVISÕES **R$ 5.002** PEÇAS **R$ 34.575** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **425 litros** LANÇAMENTO **2022**

TOYOTA ★★★★

Corolla Cross Hybr

R$ 219.890
VERSÃO SUGERIDA **XRX**

O SUV médio cresceu em vendas, mas a opção híbrida do Corolla Cross sentiu o baque da chegada dos chineses. Na atualização de 2024, teve seus itens de assistência semiautônoma aprimorados e finalmente ganhou freio de estacionamento eletrônico. O motor 1.8 flex e o propulsor elétrico mantêm a tradição pacata, com 122 cv, todavia com consumo de 17,7 km/l na cidade, com gasolina. A carta na manga está no pós-venda: peças e manutenção mais baratos da categoria e baixa desvalorização.

MOTOR **1.8, 122 cv (HEV, F)** CÂMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **6,6%** SEGURO **R$ 4.686** **R$ 4.683**
REVISÕES **R$ 4.575** PEÇAS **R$ 26.788** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **440 litros** LANÇAMENTO **2021**

Manutenção é mais cara?

Híbridos combinam motores a combustão e elétricos para oferecer maior eficiência e menor consumo. Apesar da promessa de economia, essa tecnologia pode impactar os custos de manutenção do veículo. Comparamos preços de revisões de quatro híbridos com suas versões a combustão. Em três deles, os serviços ficaram mais caros. Aponte o celular para o QR Code e veja a comparação na íntegra.

ROTEIRO DA BOA COMPRA

De olho no consumo

O Inmetro é o órgão responsável por homologar muitas coisas em um carro. O consumo é uma delas. Para isso, criou o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) que segue um mesmo ciclo para todos os veículos. Porém, no caso dos híbridos plug-in, o teste é dividido em duas fases, que, infelizmente, não representam a realidade. Isso porque a primeira etapa é feita com a bateria cheia. Além do consumo, que retrata um número normalmente muito bom, é aferido a autonomia em modo elétrico. Depois, com a bateria vazia, o teste é repetido apenas com o motor a combustão. Logo, são apurados as melhores e as piores condições de uso, mas não o consumo na vida real.

GERDAU
O futuro se molda
Marfrig
brf
SGR
Conheça
UMSÓPLANETA
umsoplaneta.globo.com

CAMPEÃO

QUAL COMPRA 2025

HÍB
REE

HAVAL H6 GT

R$ 325.000

VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Se as versões regulares do H6 deixaram o bicampeonato passar, a configuração esportiva do SUV médio chinês assegurou ao menos uma taça para a GWM. O Haval H6 GT tem as mesmas especificações do PHEV: 334 cv de potência, 77,7 kgfm de torque, tração integral e dois motores elétricos associados ao 1.5 turbo a gasolina. Porém, a calibragem diferente o leva de zero a 100 km/h em 4,9 segundos. Além disso, o carro ostenta um jeitão cupê, tem detalhes escurecidos e imitação de fibra de carbono, e agora passou a contar com câmera de reconhecimento facial relacionada à memória da posição dos bancos. Tem ainda, equipamentos de auxílio à condução e multimídia com tela de 12,3". A autonomia em modo elétrico é um diferencial: 117 km. Assim como ocorre com os parentes diretos, a cesta de peças é cara, a não ser que você a compare com a de marcas de luxo alemãs. Por outro lado, tem seguro comedido e desvalorização baixa para um veículo híbrido.

MOTOR
1.5 T, 393 CV (PHEV, G)

CÂMBIO
AT2

GARANTIA
5 anos

SEGURO
R$ 6.948
R$ 6.952

REVISÕES
R$ 8.111

DESVALORIZAÇÃO
12,2%

PEÇAS
R$ 22.973

PORTA-MALAS
515 litros

LANÇAMENTO
2025

Autonomia em modo elétrico e desempenho

Acabamento e custos das revisões

AUDI ★★★☆☆

Q5 PHEV

DE **R$ 480.990** A **R$ 502.990**
VERSÃO SUGERIDA **PERFORMANCE 55 TFSI E QUATTRO**

Primeiro (e único) híbrido plug-in da Audi no Brasil, o Q5 chega em duas versões, sempre com o conjunto TFSIe formado pelo conhecido 2.0 turbo aliado a um motor elétrico para render 367 cv e 50,9 kgfm. A caixa S-Tronic de sete marchas e dupla embreagem atua com a tração integral quattro. Toda o "pinho e dotada de or de três zonas, carregador de celular por indução, dito dito-faloantes e painel digito de 12,3". O luxo e requinte da marca cobram seu preço. A cesto de peças passa dos R$ 100 mil e as revisões são as mais caras da categoria.

MOTOR **2.0 T 367 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **8,7%** SEGURO **R$ 10.087** IPVA **R$ 7.708**
REVISÕES **R$ 14.331** PEÇAS **R$ 106.405** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **520 litros** LANÇAMENTO **2022**

AUDI ★★★★☆

Q5 Sportback PHEV

DE **R$ 510.990** A **R$ 532.990**
VERSÃO SUGERIDA **PERFORMANCE 55 TFSI E QUATTRO**

Variante cupê do Q5 híbrido, o Sportback usa o mesmo conjunto mecânico. Segue o irmão também nas versões, nos equipamentos e, claro, nos altos preços do plano de manutenção e do pacote de peças. Só o seguro é discretamente mais caro que o do parente próximo. O mesmo acontece com a desvalorização, o único ponto positivo entre os custos. Ao contrário dos rivais chineses, o Q5 PHEV não tem uma bateria gigantesca, são apenas 17,9 kWh, suficientes para a autonomia elétrica de 38 km.

MOTOR **2.0T, 367 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **8,8%** SEGURO **R$ 10.859** IPVA **R$ 8.395**
REVISÕES **R$ 14.331** PEÇAS **R$ 106.405** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **520 litros** LANÇAMENTO **2022**

BMW ★★★★☆

Série 3 PHEV

R$ 454 850
VERSÃO SUGERIDA **330E M SPORT**

Renovado, o 330e plug-in une o motor 2.0 turbo a gasolina a uma unidade elétrica que ganhou bater as mais parrudas, de 19,5 kWh, que garantem alcance elétrico de 61 km. O conjunto entrega bons 292 cv de potência combinada, com zero a 100 km/h abaixo de 6 segundos. Para um carro com um quê mais esportivo na condução, as médias urbanas de consumo agradam, são 20,6 km/l. No que diz respeito ao pós-venda, o modelo tem orçamento de peças que merece atenção, assim como o seguro.

MOTOR **2.0 T 292 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **11%** SEGURO **R$ 8.828** IPVA **R$ 7.624**
REVISÕES **R$ 9.833** PEÇAS **R$ 61.353** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **375 litros** LANÇAMENTO **2020**

BYD ★★★★★

Song Plus Premium

R$ 269.800
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

A opção Premium chegou ao Brasil em 2024 como a versão topo de linha do SUV híbrido. Além do design atualizado com os modelos do "linha Ocean, a variante é a única com motor 1,5 turbo combinado a outros dois elétricos, o que resulta em 324 cv de potência combinada, vem com nova central multimídia com display de 15,6", painel de instrumentos de 12,3" head-up display e equipamentos ADAS. Peças e revisões ficam no médio de seus rivais da marca chinesa, já o seguro e a desvalorização são altos.

MOTOR **1.5 T, 324 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **AT**
DESVALORIZAÇÃO **17,7%** SEGURO **R$ 6.409** IPVA **R$ 6.413**
REVISÕES **R$ 6.900** PEÇAS **R$ 17.115** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **552 litros** LANÇAMENTO **2024**

BYD ★★★☆☆

Shark

R$ 379.800
VERSÃO SUGERIDA **GS**

Nem mesmo os abastados descontos dados pela BYD fizeram o Shark, primeira picape PHEV do Brasil, decolar. No Qual Comprar, o modelo se destacou negativamente por ter seguro caro e depreciação elevada, mas as revisões estão no médio e a cesta de peças é mais barata que a de seu colega de marca, Song Plus. O conjunto híbrido é formado por um motor 1.5 turbo a gasolina e outros dois elétricos, um em cada eixo. Combinados, geram 437 cv e 65 kgfm de torque. As baterias de 29,6 kWh garantem autonomia de 57 km no modo EV.

MOTOR **1.5 T, 437 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **AT**
DESVALORIZAÇÃO **17,4%** SEGURO **R$ 8.129** IPVA **R$ 5.911**
REVISÕES **R$ 7.600** PEÇAS **R$ 16.803** GARANTIA **3 anos**
CAÇAMBA **1.200 litros** LANÇAMENTO **2024**

CAOA CHERY ★★★★☆

Tiggo 8 Pro

R$ 259.990
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O SUV de sete lugares teve o preço reduzido e melhorou seu posicionamento. Também foi atualizado na parte de equipamentos e ganhou head-up display, alavanca de câmbio joystick, acabamento morrom e a dupla de telas que trazem instrumentos e multimídia. O conjunto alia motor 1.5 turbo a dois elétricos, gerando 317 cv. A bateria de 19,3 kWh garante 54 km de autonomia. Plano de manutenção e cesta de peças estão entre os mais competitivos da categoria, mas o seguro não. A desvalorização, por sua vez, passa dos 20%.

MOTOR **1.5 T, 317 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **DHT11**
DESVALORIZAÇÃO **21%** SEGURO **R$ 6.026** IPVA **R$ 5.051**
REVISÕES **R$ 5.623** PEÇAS **R$ 17.428** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **889 litros** LANÇAMENTO **2022**

GWM ★★★★★

Tank 300

R$ 333.000
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O jipão plug-in da marca chinesa tem um quê de Defender no desenho e estreia o conjunto mecânico formado por um motor 2.0 turbo e dois elétricos. Juntos, entregam 394 cv e 75,4 kgfm. O câmbio é automático de nove marchas e a tração, 4x4 sob demanda. Entre os destaques, é bem equipado, oferece acabamento sofisticado e tem bons atributos para o fora de estrada, como 22,2 cm de vão livre, 32° de ângulo de ataque e 33° de saída. Entretanto, a cesta de peças é assustadora e as revisões estão longe de serem acessíveis.

MOTOR **2.0 T, 394 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **AT9**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** IPVA **ND**
REVISÕES **R$ 6.834** PEÇAS **R$ 33.109** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **400 litros** LANÇAMENTO **2025**

HONDA ★★★★

Civic

R$ 265.900
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O sistema híbrido da Honda parece complexo, mas garante baixíssimo consumo de combustível — é possível rodar quase 30 km/l. O 2.0 a gasolina de 143 cv quase sempre atua como gerador, dando suporte ao motor elétrico de 184 cv para tracionar as rodas e fazer bonito no desempenho. O Civic híbrido carrega o excelente pacote de dirigibilidade de sempre além de trazer o pacote Honda Sensing. Fazendo jus à fama da Honda, tem peças, revisões e seguro mais baratos da categoria. Pena que o preço de compra é proibitivo.

MOTOR **2.0, 184 cv (HEV, G)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **14,8%** SEGURO **R$ 2.519** IPVA **R$ 2.521**
REVISÕES **R$ 2.733** PEÇAS **R$ 15.460** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **495 litros** LANÇAMENTO **2023**

HONDA ★★★★

CR-V

R$ 352.900
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

A sexta geração do SUV usa o mesmo conjunto eletrificado do Accord. Adiciona tração integral ao sistema com 207 cv de potência, só que o aerodinâmico resulta em um consumo abaixo dos 11,5 km/l na cidade. Carrega a boa reputação da marca, porém as peças são caras, principalmente na comparação com Accord e Civic. O seguro acompanha essa lógica. De forma geral na categoria, também tem desvalorização elevada. Em compensação, é muito bem equipado e tem um belo porta-malas.

MOTOR **2.0, 207 cv (HEV, G)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **22,5%** SEGURO **R$ 5.521** IPVA **R$ 5.523**
REVISÕES **R$ 3.523** PEÇAS **R$ 29.426** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **581 litros** LANÇAMENTO **2024**

HONDA ★★★★

Accord

R$ 332.400
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Confortável e espaçoso, o sedã grande mantém o desempenho sóbrio que o cliente da marca japonesa espera. O motor híbrido igual ao do CR-V tem modos de funcionamento variados e é mais econômico, com média de 17,8 km/l no ciclo urbano. As peças não são mais em conta que as do SUV e as revisões estão na média, contudo o seguro é caro. O nível de equipamentos é abrangente e acompanha o de seus parentes híbridos da Honda. A desvalorização é menor do que a do CR-V, mas ainda assusta.

MOTOR **2.0, 207 cv (HEV, G)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **20,1%** SEGURO **R$ 5.805** IPVA **R$ 5.486**
REVISÕES **R$ 3.416** PEÇAS **R$ 25.367** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **574 litros** LANÇAMENTO **2023**

JEEP ★★☆☆☆

Grand Cherokee 4Xe

R$ 549.990
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O Grand Cherokee cresceu em tamanho e preço. Tem proposta bem mais sofisticada para tentar justificar os R$ 550 mil. São mais de 40" em telas: quadro de instrumentos (10,25"), multimídia (10,1") head-up display (10") e retrovisor digital (11,8"). O motor 2.0, o mesmo do Renegade, atua com outros dois elétricos, formando tração 4x4 e entregando 380 cv e 85 kgfm. Mas o alcance em modo elétrico é limitado, de apenas 29 km. De quebra, o consumo ainda é ruim, a cesta de peças é cara e as revisões custam bem acima do médio.

MOTOR **2.0 T, 380 cv (PHEV G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **11,1%** SEGURO **R$ 10.247** IPVA **R$ 9.685**
REVISÕES **R$ 10.243** PEÇAS **R$ 42.354** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **580 litros** LANÇAMENTO **2023**

LEXUS ★★★★★

UX

R$ 299.990
VERSÃO SUGERIDA **300H**

Veículo mais "acessível" da marca no país, o UX ganhou baterias mais leves e eficientes em seu conjunto híbrido pleno que agora tem 196 cv (14 cv a mais) em parceria com o conhecido motor 2.0 a gasolina. Com ele faz até 17,3 km/l na cidade. O seguro fica dentro do esperado e a desvalorização é discreta, porém o custo de manutenção é de fabricante de luxo. Tem painel digital, ACC e Safety Exit Assist que monitora o entorno, emite alerta ou até trava as portas ao perceber a aproximação de ciclistas ou motociclistas.

MOTOR **2.0, 158 cv (HEV, G)** CÂMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **6,6%** SEGURO **R$ 6.410** IPVA **R$ 6.613**
REVISÕES **R$ 7.365** PEÇAS **R$ 39.325** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **268 litros** LANÇAMENTO **2019**

LEXUS ★★★★★

NX

DE R$ 385.990 A R$ 447.990
VERSÃO SUGERIDA **450H+**

O SUV mais vendido da divisão de luxo da Toyota pega emprestado a reputação da marca. Porém, peças e revisões cobram seu preço. A família estreou a nova versão 450h+ PHEV para peitar Volvo XC60 e Audi Q5. Nela, dois motores elétricos trabalham com o 2.5 aspirado, com 308 cv combinados. A autonomia elétrica chega a 55 km. Pacote ADAS, bancos ventilados, sete airbags e som da grife Mark Levinson estão entre os itens de série. A desvalorização é baixa para a categoria. Ainda há versões híbridas sem recarga externa.

MOTOR **2.5, 248 cv (HEV, G) / 2.5, 306 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **9,8%** SEGURO **R$ 7.852** IPVA **R$ 6.654**
REVISÕES **R$ 8.036** PEÇAS **R$ 61.120** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **520 litros** LANÇAMENTO **2022**

LEXUS ★★★★

RX

R$ 580.990
VERSÃO SUGERIDA **500H F-SPORT**

O maior e mais caro dos Lexus vendidos no Brasil foi o Carro do Ano Luxo 2025. Ele replica seu posicionamento na casta de peças e revisões, além de um seguro entre os mais altos da categoria. Compensa com depreciação bem baixa. A única versão dentro do teto de R$ 600 mil é a 500h F Sport, que traz motor 2.4 turbo e outros dois elétricos para gerar 371 cv. No recheio, ar de três zonas, multimídia com monitor de 14" com conexão sem fio para celulares e sistema de som da grife Mark Levinson com 21 alto-falantes.

MOTOR **2.4 T 371 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **7,3%** SEGURO **R$ 12.526** IPVA **R$ 9.996**
REVISÕES **R$ 7.424** PEÇAS **R$ 65.784** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **612 litros** LANÇAMENTO **2023**

LEXUS ★★★★

ES

R$ 360 990
VERSÃO SUGERIDA **300H**

O estiloso sedã chama a atenção pelo consumo urbano: são 16 km/l. Nada mal para um híbrido regular de luxo, equipado com motor 2.5 aspirado de potência combinada de 214 cv. O pacote de equipamentos inclui dez airbags, sistema de sedã de faixa, controle de cruzeiro adaptativo, alerta de colisão frontal e farol alto adaptativo, entre outros. As despesas com peças são elevadas, mas as revisões são baratas para a categoria. O seguro é apenas razoável para o segmento. Uma nova geração está a caminho.

MOTOR **2.5, 211 cv (HEV, G)** CÂMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **6,7%** SEGURO **R$ 7.766** IPVA **R$ 7.258**
REVISÕES **R$ 4.953** PEÇAS **R$ 64.446** GARANTIA **10 anos**
PORTA-MALAS **454 litros** LANÇAMENTO **2020**

MITSUBISHI ★★★

Outlander

DE R$ 374.990 A R$ 389.990
VERSÃO SUGERIDA **SIGNATURE**

O SUV médio acaba de voltar ao mercado brasileiro em duas versões híbridas plug-in com proposta mais rebuscada. O Outlander é importado com três opções de couro na cabine, bancos do segundo fila com aquecimento e ajustes próprios do sistema de ar-condicionado, painel de instrumentos digital em tela de 12" e pacote ADAS. O motor 2.4 é auxiliado por dois elétricos que somam 252 cv e 45,9 kgfm. O alcance em modo elétrico é de 58 km e o consumo urbano não é lá essas coisas: 11,6 km/l. As revisões ficam só na média.

MOTOR **2.4, 252 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **A1**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** IPVA **ND**
REVISÕES **R$ 5.138** PEÇAS **ND** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **537 litros** LANÇAMENTO **2025**

TOYOTA ★★★★

RAV4

DE R$ 349.290 A R$ 402.420
VERSÃO SUGERIDA **SX CONNECT**

O RAV4 é oferecido em versões híbrida plena ou plug-in. Na primeira, são 222 cv de potência combinada entre o 2.5 a gasolina e três motores elétricos. Já a opção com baterias recarregáveis mantém o 2.5, mas tem reforço de dois motores, que resultam em 306 cv e 55 km de alcance elétrico. A cesta de peças é cara, mas revisões em conta e desvalorização baixa seguem o padrão Toyota de pós-venda. Um novo RAV4 já foi mostrado lá fora e chegará aqui até o primeiro semestre de 2026.

MOTOR **2.5, 222 cv (HEV, G) / 2.5, 306 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **CVT**
DESVALORIZAÇÃO **5,7%** SEGURO **R$ 7.525** IPVA **R$ 7.518**
REVISÕES **R$ 5.235** PEÇAS **R$ 34.995** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **580 litros** LANÇAMENTO **2019**

VOLVO ★★★★★

XC60

DE R$ 439.950 A R$ 509.950
VERSÃO SUGERIDA **PLUS**

O SUV da marca sueca já sente o peso da idade. Essa geração tem alto ônus e até ganhou uma nova reestilização na Europa, que deve chegar por aqui até o fim do ano. Para completar, o SUV híbrido plug-in tem cesta de peças caríssima, revisões nada atraentes e valores de seguro pouco amigáveis. Em contrapartida, a desvalorização é razoável. O conjunto mecânico entrega força e eficiência. São 462 cv de potência, com consumo urbano de 28,9 km/l. Baterias de 18,8 kWh geram alcance elétrico de somente 48 km.

MOTOR **2.0 T 462 cv (PHEV, G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **8,4%** SEGURO **R$ 9.508** IPVA **R$ 8.327**
REVISÕES **R$ 9.045** PEÇAS **R$ 75.147** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **468 litros** LANÇAMENTO **2016**

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

ELÉTRI

BYD

YUAN PRO

★ ★ ★ ★ ★

ELÉTRICO

R$ 182.800

VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O Yuan Pro acaba de garantir o bicampeonato da categoria para a BYD. O SUV desbancou o Dolphin por oferecer mais espaço interno e o tão aclamado estilo "altinho". Fora isso, manteve o preço da época do lançamento, e hoje custa o mesmo que versões intermediárias de modelos de porte semelhante a combustão. Derrapa ao deixar de lado equipamentos de segurança ativa, mas se defende com uma série de itens de conforto, como ajustes elétricos no banco do motorista, multimídia de 12,8 polegadas com conexões sem fio, painel digital, carregador por indução e freio de estacionamento eletrônico. O motor de 177 cv promete desempenho esperto na cidade. Já o kit de baterias de 45,1 kWh entrega alcance de 250 km. A cesta de peças está entre as mais acessíveis e o plano de revisões fica dentro da média, da mesma forma que o seguro. A desvalorização, tão temida entre os elétricos, não é muito diferente em relação a SUVs a gasolina

MOTOR
177 cv (E)

CÂMBIO
AT1

GARANTIA
6 anos

SEGURO
R$ 3.765
R$ 3.767

REVISÕES
R$ 3.960

DESVALORIZAÇÃO
8,6%

PEÇAS
R$ 14.339

PORTA-MALAS
[illegible] litros

LANÇAMENTO
2024

Lista de equipamentos de conforto e espaço interno

Porta-malas é pequeno; faltam itens de segurança ativa

Dolphin Mini

DE R$ 118.800 A R$ 122.800
VERSÃO SUGERIDA **5 LUGARES**

Ele continua sendo um dos elétricos mais baratos do Brasil. E segue firme como o mais vendido no país, graças à proposta racional. O motor gera 75 cv e 13,8 kgfm e promete alcance de 280 km. O modelo tem espaço suficiente para quatro pessoas, porém o porta-malas de 230 litros é sofrível. Quanto aos equipamentos, vem com o suficiente para viver com dignidade no trânsito. Os preços de seguro e peças se mantêm entre os mais baixos da categoria. As revisões poderiam ser mais baratas, considerando que é um carro elétrico.

MOTOR **75 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **10,8%** SEGURO **R$ 3.868** **R$ 2.589**
REVISÕES **R$ 3.730** PEÇAS **R$ 12.103** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **230 litros** LANÇAMENTO **2024**

Dolphin

DE R$ 159.800 A R$ 164.800
VERSÃO SUGERIDA **GS**

Foi o Dolphin que provocou uma guerra de preços no segmento e continua entre os líderes de licenciamentos. Mas o vencedor do ano passado perdeu para o "fogo amigo" do Yuan Pro. Os 95 cv da versão de entrada, GS, são competentes, mas a opção Plus gera 204 cv, tem acabamento superior e mais equipamentos de segurança. Os valores cobrados pelas peças estão na média, e o plano de revisões é só um pouco mais caro do que o do Dolphin Mini. O seguro merece atenção, pois a apólice é cara.

MOTOR **95 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **16,5%** SEGURO **R$ 3.774** **R$ 3.776**
REVISÕES **R$ 3.980** PEÇAS **R$ 18.477** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **345 litros** LANÇAMENTO **2023**

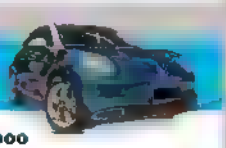
Yuan Plus

R$ 235.800
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Ele surgiu mais de surpresa com o Song Plus em 2023 e perdeu um pouco dos holofotes com a chegada de outros veículos mais baratos — da BYD e de outras montadoras. Em relação aos outros elétricos da montadora, defende-se com um pacote completo de ADAS, espaço generoso de SUV grande e bom desempenho do motor de 204 cv. A autonomia de 294 km não é das maiores, assim como o porta-malas. Fica devendo custos mais amigáveis de peças e seguro. Nas revisões, empata com os irmãos Yuan Pro e Dolphin.

MOTOR **204 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **10,1%** SEGURO **R$ 4.844** **R$ 4.847**
REVISÕES **R$ 3.900** PEÇAS **R$ 19.364** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **312 litros** LANÇAMENTO **2023**

Dra 05



DE R$ 169.000 A R$ 189.000
VERSÃO SUGERIDA **SKIN**

Com seu jeito retrô, o Ora engana no tamanho e oferece espaço interessante na cabine, tal qual seu principal adversário, o Dolphin. O chamariz fica por conta de itens de equipamentos, que incluí ACC, frenagem de emergência, sensor de ponto cego e câmera 360 graus, entre outros. Na versão Skin, o motor entrega 171 cv e 25,5 kgfm, e promete autonomia de 232 km. Tem plano de manutenções mais espaçado (e barato, que o do maior rival, mas perde por ter preço de compra mais alto.

MOTOR **171 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **11,2%** SEGURO **R$ 3.405** **R$ 3.296**
REVISÕES **R$ 3.431** PEÇAS **R$ 15.157** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **228 litros** LANÇAMENTO **2023**

E-JOU

DE R$ 132.900 A R$ 138.900
VERSÃO SUGERIDA **EXT**

Ter um carro da JAC é um desafio, especialmente devido à rede autorizada pequena e à liquidez ruim. A despeito disso, oferece boa dirigibilidade e um motorzinho de 62 cv forte o suficiente para andar na cidade. Contudo, a autonomia é uma das menores do Brasil, somente 261 km. Lembre-se de que é um subcompacto e o espaço é limitado, assim como o rol de equipamentos. A cesta de peças está entre as mais caras, mas as revisões têm valores competitivos. Já o seguro está na média.

MOTOR **82 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **21,2%** SEGURO **R$ 3.136** **R$ 2.515**
REVISÕES **R$ 2.787** PEÇAS **R$ 16.047** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **121 litros** LANÇAMENTO **2021**

Aya

DE R$ 133.900 A R$ 139.900
VERSÃO SUGERIDA **COMFORT**

Se o futuro da Neta é incerto, indico: a compra do hatch Aya parece uma temeridade. De todo modo, o modelo tem motor de 95 cv alimentado por baterias de 40,7 kWh que asseguram autonomia de 268 km. O espaço interno é pior que o do Dolphin, mas o porta-malas acomoda 330 litros. Oferece carregador de celular por indução e multimídia. A cesta de peças tem preço parelho com os do segmento e as revisões são gratuitas até cinco anos de uso — isso se a marca estiver viva até lá. Hoje há poucíssimos pontos abertos no país.

MOTOR **95 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **16,3%** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **Grátis** PEÇAS **R$ 14.002** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **335 litros** LANÇAMENTO **2025**

DE **R$ 209.900** A **R$ 219.900**
VERSÃO SUGERIDA **COMFORT**

O X sofre do mesmo mal do Aya: é um carro da Neta. Se fosse uma marca estabelecida por trás, poderia fazer mais sucesso. Afinal, tem um conjunto interessante, formado por motor de 163 cv e bateria de até 64,1 kWh, que garante bom alcance de 371 km. A opção também agrega itens de auxílio à condução, como ACC, frenagem de emergência e alertas de tráfego cruzado, colisão frontal e mudança de faixa. Assim como o Aya, tem plano de manutenção gratuito, porém os valores das peças assustam. O seguro fica no meio-termo.

MOTOR **163 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **18,4%** SEGURO **R$ 4.821** IPVA **R$ 4.190**
REVISÕES **Grátis** PEÇAS **R$ 22.210** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **508 litros** LANÇAMENTO **2025**

R$ 209.990
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

A novato começou os trabalhos com esse SUV elétrico importado em versão única com motor de 204 cv e 34,7 kgfm. O E5 cumpre o zero a 100 km/h em 7,6 segundos e oferece alcance de 345 km com uma carga. A garantia de sete anos é um diferencial. Entre os itens de série, ar de duas zonas, ACC, frenagem autônoma, assistente de manutenção em faixa, teto solar e bancos com ventilação e aquecimento. Sem referenciais de seguro e desvalorização, podemos dizer que as peças são caras e as revisões estão na média.

MOTOR **204 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** IPVA **ND**
REVISÕES **R$ 3.272** PEÇAS **R$ 22.561** GARANTIA **7 anos**
PORTA-MALAS **378 litros** LANÇAMENTO **2025**

RENAULT

Kwid E-Tech

R$ 139.990
VERSÃO SUGERIDA **INTENSE**

Antes de os chineses passarem por aqui como um trator, o Kwid E-Tech era rei. Vencedor do QC 2023, baixou o preço para menos de R$ 100 mil depois da chegada de BYD e GWM, porém de pouco adiantou e perdeu competitividade (e voltou ao preço de antes). O espaço é limitado e os itens de série ficam dentro do aceitável. O motor de 65 cv promete 265 km de autonomia. Vale-se dos menores custos de manutenção, revisão e seguro da categoria, o que o torna atraente no atacado, especialmente para frotistas e locadoras.

MOTOR **65 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **26%** SEGURO **R$ 1.586** IPVA **R$ 1.629**
REVISÕES **R$ 2.314** PEÇAS **R$ 8.551** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **290 litros** LANÇAMENTO **2023**

LX38

DE **R$ 229.950** A **R$ 299.950**
VERSÃO SUGERIDA **CORE**

Dizem que o elétrico "popular" da marca de luxo sueca foi pensado para a Geração Z. Harmonia e minimalismo no cabine. Os instrumentos e várias funções, por exemplo, se concentram na central multimídia com tela de 12,3". Só o que não é minimalista é o preço das peças, mais caras que as do Porsche Macan, mesmo com uma cesta menor. Para amenizar, as revisões são as mais baratas de todo o QC e o motor traseiro de 272 cv e 35 kgfm garante diversão ao volante, com zero a 100 km/h em 5,3 segundos.

MOTOR **272 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **7,1%** SEGURO **R$ 4.372** IPVA **R$ 4.372**
REVISÕES **R$ 849** PEÇAS **R$ 51.776** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **318 litros** LANÇAMENTO **2024**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Blindagem de carro elétrico

Existem diferenças na blindagem de carros elétricos em relação à dos modelos a combustão. A primeira é o peso da blindagem, mais leve para não afetar muito a autonomia. O polietileno de alta performance, que pesa cerca de um terço do aço, pode ser usado nesse tipo de serviço. Mas a maior preocupação é com a segurança dos trabalhadores, já que estamos falando de alta tensão. As oficinas precisam ter pisos especiais e tintas que descarregam a eletricidade estática. Para saber mais, acesse o QR Code e leia a matéria completa.

Conheça #UNSÓPLANETA
unsoplaneta.globo.com

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

ELÉTRICO PREMIUM

SEAL

R$ 299.800

VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O bicampeonato do Seal tem lá suas várias razões a começar pelo custo/benefício. Desde que foi lançado, quase dois anos atrás, sofreu apenas um reajuste de R$ 3 mil, segurando o preço em R$ 300 mil. E olha que estamos falando de um carro de 531 cv de potência e 68,3 kgfm de torque que vai de zero a 100 km/h em 3,8 segundos. Com bateria de 82,5 kWh, roda quase 400 km. Não tem ainda o requinte, a dinâmica e o status de um modelo da Porsche, Mercedes ou BMW? Não. Porém, é um carro espaçoso e bem equipado, com variados dispositivos de assistência ao motorista, teto panorâmico e a central multimídia com display giratório de 15,6". No pós-venda, não há muito do que reclamar em termos de gastos já que a cesta de peças é uma das mais baratas da categoria – custa a metade do que cobram os alemães mencionados acima –, apesar de as revisões não acompanharem isso. O seguro fica na média do segmento.

MOTOR **531 CV (E)**
CÂMBIO **AT1**
GARANTIA **6 anos**
SEGURO **R$ 6.197** **R$ 5.162**
REVISÕES **R$ 5.040**
DESVALORIZAÇÃO **14,7%**
PEÇAS **R$ 24.186**
PORTA-MALAS **400 litros**
LANÇAMENTO **2023**

É bonito, espaçoso, bem equipado e anda como carro esportivo

Seguro não é dos mais baratos, deve ter mudanças na linha 2026

AUDI ★★★★★

Q6 e-tron

DE **R$ 559.990** A **R$ 599.990**

VERSÃO SUGERIDA **PERFORMANCE QUATTRO**

O mais novo SUV do modelo tem estilo. É moderno e bem equipado, desde a versão de entrada, Performance Quattro. O pacote inclui ACC, assistente de permanência em faixa, frenagem autônoma e alertas de tráfego reverso, conversão em marcha ré e abertura de portas, além de câmera 360 graus e faróis e lanternas full-LED com setas dinâmicas. As baterias de 100 kWh garantem alcance de 411 km e alimentam o motor elétrico de 387 cv, com zero a 100 km/h em 5,9 segundos. Mas a cesta de peças beira R$ 100 mil e, assim como o plano de revisões, é a mais cara da categoria.

MOTOR **387 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **5%** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 7.797** PEÇAS **R$ 83.193** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **526 litros** LANÇAMENTO **2024**

BMW ★★★★★ iX1

DE **R$ 362.950** A **R$ 454.950**
VERSÃO SUGERIDA **EDRIVE20 X-LINE**

O SUV elétrico "de entrada" da marca se vale de custos de peças, seguros e revisões mais baratos que os dos seus concorrentes diretos alemães. É ofe ecido em duas versões: o eDrive20 X-Line, com 204 cv de potência, 25,5 kg-fm de torque e alcance de 332 km, e o divertido xDrive30 M Sport que passa dos 300 cv e leva o modelo de zero a 100 km/h em 5,8 segundos. Recomendamos a primeira, mais racional que tem preço de compra convidativo, bateria de 64,7 kWh e autonomia razoável de 332 km.

MOTOR **204 cv, 313 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **5,9%** SEGURO **R$ 7.771** **R$ 7.774**
REVISÕES **R$ 3.582** PEÇAS **R$ 55.377** GARANT. **A 2 anos**
PORTA-MALAS **490 litros** LANÇAMENTO **2024**

BMW ★★★★★ iX2

R$ 463.950
VERSÃO SUGERIDA **XDRIVE30 M SPORT**

A variante cupê do iX1 é ainda mais competitiva no posicionamento, com peças e plano de manutenção levemente mais em conta do que os do irmão. Porém, o iX2 só é oferecido na versão topo de linha, xDrive30 M Sport, que tem 313 cv. Em relação ao iX1, é um pouco maior nas dimensões e ligeiramente mais veloz: zero a 100 km/h em 5,6 segundos. O alcance é de 337 km. Tem um modo de condução, Max Range, que promete aumentar o autonomia em até 25%. Considerando o segmento, o preço de compra assusta.

MOTOR **313 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **7,8%** SEGURO **R$ 9.959** **R$ 9.491**
REVISÕES **R$ 2.977** PEÇAS **R$ 54.308** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **525 litros** LANÇAMENTO **2024**

BMW ★★★★★ iX3

R$ 519.950
VERSÃO SUGERIDA **M SPORT**

Importado da China em versão única, o iX3 acaba sendo o mais "manso" perante seus rivais diretos de marcas de luxo. São 286 cv e 40,8 kgfm. Não compensa nem no pós-venda. A cesta de peças custa quase o dobro comparado à de iX1 e iX2, só as revisões ficam emparelhadas. O seguro também destoa. A autonomia é de 381 km. ACC, assistentes de faixa e de estacionamento, ar-condicionado de três zonas. Alexa a bordo, teto panorâmico, wi-fi nativo, som Harman Kardon com 16 alto-falantes e rodas aerodinâmicas vêm no pacote.

MOTOR **286 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **14,6%** SEGURO **R$ 11.204** **R$ 6.102**
REVISÕES **R$ 3.537** PEÇAS **R$ 52.172** GARANT. **A 2 anos**
PORTA-MALAS **510 litros** LANÇAMENTO **2022**

BMW ★★★★★ i4

R$ 581.950
VERSÃO SUGERIDA **EDRIVE 40 M SPORT**

O cupê de quatro portas chegou renovado recentemente. Apenas a versão de entrada se encaixa no teto de R$ 500 mil. Ela já traz novo volante de base reta, som Harman Kardon com 17 alto-falantes, controle de cruzeiro adaptativo e o excelente assistente de permanência em faixa da BMW. Os custos com peças são elevados, mas as revisões não assustam. Por outro lado, o seguro pode espantar. O alcance de 399 km está entre os maiores do país, graças ao bom conjunto formado por motor traseiro de 340 cv e baterias de 81,3 kWh.

MOTOR **340 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **18,1%** SEGURO **R$ 13.662** **R$ 10.287**
REVISÕES **R$ 3.537** PEÇAS **R$ 73.186** GARANT. **A 2 anos**
PORTA-MALAS **470 litros** LANÇAMENTO **2023**

BYD ★★★★★ Tan

R$ 536.800
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Primeiro carro da BYD no Brasil, o Tan pode parecer meio esquecido diante do sucesso do Dolphin Mini e da família Song. Mas segue firme, como uma opção (cara) para quem busca um carro elétrico de sete lugares. Com motores que entregam 517 cv de potência, tem desempenho de esportivo: acelera de zero a 100 km/h em 4,8 segundos. Também entrega suspensão eletrônica e freios Brembo. Compensa o alto investimento na compra com revisões e peças baratas. A desvalorização fica na média para um carro elétrico.

MOTOR **517 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **14,6%** SEGURO **R$ 12.302** **R$ 8.781**
REVISÕES **R$ 5.130** PEÇAS **R$ 26.373** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **600 l (5 lug.), 235 l (7 lug.)** LANÇAMENTO **2022**

CHEVROLET ★★★★★ Equinox EV

R$ 440.190
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

A nova ofensiva elétrica da GM inclui uma variante movida a bateria do SUV médio. São dois motores que geram 292 cv e 46 kgfm. O espaço interno chama a atenção, com os 2,95 metros de entre-eixos, assim como a central multimídia com monitor de 17,7" e sistema Google Built-in. O motor chamariz, no entanto, é a moderna base Ultium, com bateria de 85 kWh e alcance de 443 km, um dos maiores do país. Mas nem esses predicados parecem fazer o Equinox valer a pena, já que tem preço de BMW e custo de peças de Mercedes.

MOTOR **292 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **12,8%** SEGURO **R$ 6.706** **R$ 6.338**
REVISÕES **R$ 3.324** PEÇAS **R$ 48.465** GARANT. **A 3 anos**
PORTA-MALAS **441 litros** LANÇAMENTO **2024**

CHEVROLET
Blazer EV

R$ 503.190
VERSÃO SUGERIDA **RS**

O Blazer voltou ao Brasil, só que bem diferente: agora com desenho futurista e em versão elétrica. O motor traseiro gera 347 cv e propicia zero a 100 km/h em 5,8 segundos, com alcance de 481 km com uma carga completa das baterias de 102 kWh. Assim como o Equinox, tem preço salgado, peças caras e apólices de seguro que não têm pena do bolso. Mais uma vez, o pacote de manutenção alivia as coisas. No rol de equipamentos, há itens de assistência à condução e a enorme tela multimídia integrada ao quadro de instrumentos.

MOTOR **347 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **8,3%** SEGURO **R$ 9.386** **R$ 8.497**
REVISÕES **R$ 3.440** PEÇAS **R$ 47.558** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **436 litros** LANÇAMENTO **2024**

FORD
Mustang Mach E

R$ 486.000
VERSÃO SUGERIDA **GT**

O esportivo tenta honrar o nome Mustang sendo mais potente e veloz que o cupê. A dupla de motores elétricos entrega 487 cv, 87,7 kgfm e zero a 100 km/h em 3,7 segundos. Ainda garante autonomia de 379 km, nada mal para um modelo com tal desempenho. Traz painel configurável, multimídia com tela de 15,5" e espelhamento sem fio e som Bang & Olufsen. Os custos com as peças estão entre os mais altos da categoria, só as três primeiras revisões são grátis — só que a Ford ainda não informa os valores cobrados a partir da quarta.

MOTOR **487 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **11,5%** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **Não informado** PEÇAS **R$ 74.637** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **402 litros** LANÇAMENTO **2023**

HYUNDAI
Ioniq 5

R$ 409.990
VERSÃO SUGERIDA **SIGNATURE**

A coreana o chama de primeiro CUV (Crossover Utility Vehicle) elétrico. Marquetices à parte, o modelo deu o pontapé (de fato) para a eletrificação da marca no Brasil. Usa a arquitetura E-GMP, o que garante bom espaço interno e 3 metros de entre-eixos. São 325 cv e 61,6 kgfm, com zero a 100 km/h em 5,3 segundos e alcance de 374 km. As revisões estão entre as mais baratas da categoria, assim como o kit de peças. Head-up display, teto panorâmico e um pacote robusto de ADAS fazem parte da lista de equipamentos.

MOTOR **325 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **10%** SEGURO **R$ 6.306** **R$ 5.183**
REVISÕES **R$ 2.616** PEÇAS **R$ 23.346** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **527 litros** LANÇAMENTO **2024**

JAC
E-JS4

R$ 254.900
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Eis aqui a maior desvalorização entre os mais de 180 modelos do Qual Comprar. Depois de um ano, o E-JS4 perde mais de um terço do valor. E olha que o preço de venda já não é dos mais convidativos. Some-se a isso a minúscula rede de concessionárias e fica difícil defender o SUV. Ainda assim, o modelo tem um espaço interno interessante, motor com potência de 150 cv e autonomia de 307 km. Além disso, é equipado com seis airbags, painel de instrumentos digital e multimídia com tela de 10,25".

MOTOR **150 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **37,6%** SEGURO **R$ 4.599** **R$ 3.946**
REVISÕES **R$ 3.327** PEÇAS **R$ 30.135** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **550 litros** LANÇAMENTO **2021**

JAC
E-J7

R$ 259.900
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Desenvolvido em conjunto com a VW na China, o sedã médio é outro com cabine muito bem aproveitada e porta-malas volumoso. O motor elétrico de 193 cv e 34,7 kgfm garante o zero a 100 km/h em impressionantes 5,9 segundos. Entre os itens de série estão central multimídia com tela vertical de 13" e painel digital em display de 10,25". Tem cesta de peças e custo de revisões na média, mas a desvalorização é forte — só perde para a do E-JS4. Também sofre do mesmo mal de outros modelos da JAC: poucas revendas da marca.

MOTOR **193 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **32,7%** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 3.399** PEÇAS **R$ 32.958** GARANTIA **6 anos**
PORTA-MALAS **590 litros** LANÇAMENTO **2022**

KIA
EV6

R$ 389.990
VERSÃO SUGERIDA **LAND**

O SUV é uma espécie de vitrine tecnológica da Kia. Além do visual futurista, traz motor de 217 cv alimentado por baterias de 99,1 kWh. O zero a 100 km/h se dá em 8,9 segundos, mas o alcance é de 402 km. A suspensão é um dos destaques, assim como o conforto a bordo. A conta vem alta na cesta de peças; o plano de manutenção, por sua vez, oferece as três primeiras revisões grátis. Tem acabamento simples em termos de materiais. Já o pacote de equipamentos é bem completo, com muitos itens de segurança ativa. O preço (alto) inclui wallbox.

MOTOR **217 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **5,2%** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 4.279** PEÇAS **R$ 53.153** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **520 litros** LANÇAMENTO **2024**

MERCEDES-BENZ ★★★★☆

EQA

R$ 399.900
VERSÃO SUGERIDA **250 AMG LINE**

O SUV elétrico mais barato da marca tem o recheio que se espera de um modelo com a estrela de três pontas no grade. Além dos sistemas de assistência à condução, vem com a bacona central MBUX integrada ao painel de instrumentos digital, com três modos de exibição configuráveis. O motor gera 190 cv e 38,5 kgfm, com autonomia de 321 km e zero a 100 km/h em 8,2 segundos. O pacote de cinco revisões tem custo baixo porque as três primeiras são grátis, porém a cesta de peças tem preços estratosféricos.

MOTOR **190 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **4,2%** SEGURO **R$ 8.565** **R$ 8.398**
REVISÕES **R$ 4.741** PEÇAS **R$ 59.680** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **340 litros** LANÇAMENTO **2021**

MERCEDES-BENZ ★★★★☆

EQB

R$ 449.900
VERSÃO SUGERIDA **350 4MATIC AMG LINE**

Desde 2024 o SUV de sete lugares passou a vir com tração 4x4 que trabalha com dois motores (um em cada eixo) com potência combinada de 292 cv e autonomia de até 272 km, o que contribui para a boa aceleração de zero a 100 km/h em 6,2 segundos. O pacote de auxílios à condução foi aprimorado, com o assistente ativo de manutenção em faixa atuando no volante, em vez de no ESC. A cesta de peças é mais barata que a do EQA, e o custo de revisões é igual – inclusive, com as três primeiras gratuitas. O seguro pesa no bolso.

MOTOR **292 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **7,5%** SEGURO **R$ 18.357** **R$ 11.305**
REVISÕES **R$ 4.741** PEÇAS **R$ 47.746** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **495 litros** LANÇAMENTO **2021**

MINI ★★★★☆

Aceman

DE **R$ 254 990** A **R$ 304.990**
VERSÃO SUGERIDA **SE**

O estilo não agradou a todos. Mas, como dizia Nelson Rodrigues, a unanimidade é burra. E o carro elétrico posicionado entre o Cooper e o Countryman pode ser divertido. Na versão de entrada, os 184 cv proporcionam zero a 100 km/h em 7,6 segundos; a configuração sugerida, SE, faz o mesmo em 7,1 s, graças aos 218 cv. A autonomia é de 253 km e 270 km, respectivamente. No cabine, o enorme tela redonda de OLED com 24 cm de diâmetro sobe aos olhos e agrada pela ótima definição. O seguro barato é um ponto positivo.

MOTOR **218 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **R$ 4.301** **R$ 3.649**
REVISÕES **Não informado** PEÇAS **Não informado** GARANTIA **2 anos** PORTA-MALAS **300 litros** LANÇAMENTO **2024**

MINI ★★★★★

Cooper elétrico

R$ 289 990
VERSÃO SUGERIDA **E**

A velha zero emissões do carrinho inglês finalmente aliviou a sua calcanhar de aquiles, a autonomia. Nessa nova geração, o Cooper SE promete alcance de 303 km, quase o dobro do modelo anterior (181 km). Isso é proporcionado pelo mesmo motor de 218 cv igual ao da versão topo de linha do Aceman. O modelo é oferecido com wallbox incluso, capaz de carregar a bateria em 5 horas e 15 minutos. O Driving Assistant Plus reúne os principais itens ADAS e a cesta de peças fica acima da média, mas as revisões são razoáveis.

MOTOR **184 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **16,3%** SEGURO **R$ 4.023** **R$ 4.024**
REVISÕES **R$ 3.158** PEÇAS **R$ 39.703** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **211 litros** LANÇAMENTO **2024**

MINI ★★★★☆

Countryman elétrico

DE **R$ 339.990** A **R$ 379.990**
VERSÃO SUGERIDA **SE EXCLUSIVE ALL4**

A nova geração do Countryman tem uma variante elétrica – que pode não ter agradado muito no design, mas evoluiu em outros aspectos. Entre eles, o coeficiente aerodinâmico, de Cx 0,31 para Cx 0,26, o que é uma mão e tanto para o autonomia de 320 km. As duas versões saem de fábrica com uma dupla de motores elétricos que entrega 306 cv e permite ao crossover alcançar os 100 km/h em 5,8 segundos. A cesta de peças e o plano de manutenção são competitivos, mesmo quando falamos de rivais de marcas que não são de luxo.

MOTOR **308 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **20,5%** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 2.474** PEÇAS **R$ 34.225** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **508 litros** LANÇAMENTO **2024**

PEUGEOT ★★★★☆

e-2008

R$ 259.990
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

Já foi o Carro Elétrico do Ano da Autoesporte, mas a derivação movida a baterias do SUV compacto sofre com a concorrência – em especial, a chinesa. Importado em versão única, ostenta design arrojado e equipamentos como câmera 360 graus, multimídia com tela de 10,3" e painel de instrumentos no conceito i-Cockpit, além de um completo pacote ADAS. O alcance fica em 234 km e o desempenho não empolga. Nos custos, a cesta de peças é uma das mais em conta, porém as revisões não são nada competitivas para a categoria.

MOTOR **136 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **R$ 3.550** **R$ 3.851**
REVISÕES **R$ 6.050** PEÇAS **R$ 20.328** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **434 litros** LANÇAMENTO **2022**

PORSCHE ★★★★☆ Macan

DE R$ 560.000 A R$ 580.000
VERSÃO SUGERIDA **4**

A nova geração Macan aparece em duas opções, já no limite dos R$ 600 mil. Recomendamos a versão 4, que tem tração integral graças aos dois motores elétricos, que totalizam 387 cv. Com eles, vai dos 100 km/h em apenas 5,2 segundos. E faz isso à maneira Porsche, com uma dinâmica de condução impecável. O seguro não chega a ser proibitivo, mas as revisões são típicas de um carro de luxo. O mesmo vale para o custo de peças, que passa dos R$ 65 mil. A bateria de 95 kWh garante ótima autonomia de 443 km.

MOTOR **360 cv, 408 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **7,2%** SEGURO **R$ 15.536** **R$ 15.638**
REVISÕES **R$ 8.674** PEÇAS **R$ 65.367** GARANTIA **4 anos**
PORTA-MALAS **540 litros** LANÇAMENTO **2024**

RENAULT ★★★★☆ Megane E-Tech

R$ 279.900
VERSÃO SUGERIDA **ÚNICA**

O hatch herdou o nome do sedã médio famoso (sem o acento, é verdade) para começar a virar a chave da Renault no país. Com boa dose de itens de série, espaço interno razoável para quatro pessoas e um acerto refinado na dinâmica, o Megane carrega motor de 220 cv e 30,6 kgfm. Com isso, faz o zero a 100 km/h em 7,4 segundos e percorre 337 km com uma carga completa. Peças, revisões e seguro têm valores medianos, mas o preço de compra só é razoável com as ofertas promovidas pela rede de concessionárias.

MOTOR **220 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **9,7%** SEGURO **R$ 3.969** **R$ 3.973**
REVISÕES **R$ 3.363** PEÇAS **R$ 29.976** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **440 litros** LANÇAMENTO **2023**

VOLVO ★★★☆☆ EC40

DE R$ 334.950 A R$ 384.950
VERSÃO SUGERIDA **PLUS**

A marca sueca mudou a nomenclatura de seus carros e agora, todos os elétricos começam com a letra E. O C foi mantido para designar o carroceria com estilo cupê. As revisões são acessíveis, com a primeira gratuita e intervalos a cada 30 mil km ou dois anos. No contramão, o custo das peças é um dos mais altos da categoria. A versão de entrada tem um motor de 238 cv. A Ultra, por sua vez, usa dois propulsores e tração integral, com 408 cv, além de itens como som Harman Kardon, câmera 360 graus e faróis de LED Pixel.

MOTOR **238 cv, 408 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **8,1%** SEGURO **R$ 6.503** **R$ 6.115**
REVISÕES **R$ 1.099** PEÇAS **R$ 65.110** GARANTIA **3 anos**
PORTA-MALAS **413 litros** LANÇAMENTO **2021**

VOLVO ★★★☆☆ EX40

DE R$ 329.950 A R$ 379.950
VERSÃO SUGERIDA **ULTRA**

O XC40 também mudou a terminologia, com o E na frente e o X — este mantido para designar os SUVs do fabricante. O vencedor do Qual Comprar 2023 segue a mesma lógica do EC40 nas motorizações e versões. A de entrada usa um motor de 238 cv de potência e chega a 354 km de autonomia. E a Ultra tem motor duplo, tração integral e 408 cv, com alcance de 393 km. As despesas com peças e seguro são altas, contudo o plano de manutenção é um dos destaques pelos baixos valores.

MOTOR **238 cv, 408 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **6,4%** SEGURO **R$ 5.300** **R$ 5.022**
REVISÕES **R$ 1.099** PEÇAS **R$ 62.325** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **419 litros** LANÇAMENTO **2020**

ZEEKR ★★★★★ 001

DE R$ 495.000 A R$ 542.000
VERSÃO SUGERIDA **PREMIUM**

A divisão de elétricos de luxo da Geely (dona da Volvo) aportou oficialmente no Brasil em 2024 e não está para brincadeira. Com design arrojado, o 001 é importado em duas versões, sempre com dois motores elétricos, potência combinada de 544 cv e 70 kgfm de torque. O zero a 100 km/h fica em 3,8 segundos e a autonomia chega a 426 km. Tem pacote ADAS, ar de três zonas e som Yamaha. A topo de linha, Flagship, soma suspensão pneumática e amortecedores eletrônicos. Tem revisões na média, mas o preço das peças é de marcas de luxo.

MOTOR **544 cv** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 4.220** PEÇAS **R$ 56.970** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **539 litros** LANÇAMENTO **2024**

ZEEKR ★★★★☆ X

DE R$ 298.000 A R$ 338.000
VERSÃO SUGERIDA **PREMIUM**

Depois do cupê, a marca chinesa passou a vender o X. Ele usa a mesma plataforma SEA da Volvo, com arquitetura que permite atualizações OTA (Over-the-Air). Tem interior minimalista e refinado e vários sistemas de assistência, mas o porta-malas é regular. A opção menos potente tem 272 cv e 332 km de alcance. A Flagship, mais completo, é equipada com dois motores que geram 428 cv e 55 kgfm, com zero a 100 km/h em 3,8 segundos. A lista de peças é mais barata que a do 001 e as revisões são iguais. Pena que a rede de lojas ainda é pequena.

MOTOR **272 cv, 428 cv (E)** CÂMBIO **AT1**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 4.220** PEÇAS **R$ 33.553** GARANTIA **5 anos**
PORTA-MALAS **362 litros** LANÇAMENTO **2024**

CAMPEÃO

QUAL COMPRAR 2025

CUPÊ E CONVERSÍVEL

FORD MUSTANG

★★★★★

DE **R$ 549.000** A **R$ 600.000**

VERSÃO SUGERIDA **GT AT**

Em 2025, a categoria volta celebrando um ícone. A sétima geração do Mustang foi lançada no ano passado na versão GT com desenho instigante e conjunto mecânico que honra as tradições do muscle car. O motor Coyote 5.0 V8 aspirado gera 488 cv e o câmbio de dez marchas despeja 58 kgfm nas rodas traseiras, o que possibilita o zero a 100 km/h em 4,3 segundos. A edição limitada manual também foi oferecida recentemente: mas se esgotou em uma hora. Suspensão adaptativa, freios Brembo e sistema Drift Brake são só alguns dos temperos do esportivo. ACC, alerta de colisão, frenagem autônoma de emergência, assistente de centralização em faixa, reconhecimento de placas e sete airbags estão entre os itens de segurança. Painel customizável e som Bang & Olufsen com 12 alto-falantes e subwoofer completam o pacote. Obviamente, a cesta de peças é salgada, as revisões também e o seguro vai aos cinco dígitos. Ao menos, a desvalorização é baixíssima, se é que isso faz diferença para quem compra.

MOTOR
5.0 V8, 488 cv (G)

CÂMBIO
[illegible] AT10

GARANTIA
3 anos

SEGURO
R$ 10.759
R$ 10.215

REVISÕES
R$ 19.250

DESVALORIZAÇÃO
5,6%

PEÇAS
R$ 57.142

PORTA-MALAS
332 litros

LANÇAMENTO
2024

Desempenho é tudo aquilo com que sonha um apaixonado por "carro roiz"

Consumo, como esperado, e acabamento interno

BMW ★★★★½

Série 4 Cabrio

R$ 503.950
VERSÃO SUGERIDA **420I M SPORT**

A nova geração do conversível foi lançada em versão única a 420i M Sport, com teto de lona no lugar do peça rígida. Segundo a marca, a estrutura é 40% mais leve, o que deve ter contribuído para o zero a 100 km/h em 8,2 segundos possibilitado pelo motor biturbo de 184 cv e pela tradicional tração traseira. O custo dos componentes é quase proibitivo, mas ele que as revisões podem ser consideradas aceitáveis. Entre os itens, instrumentos com tela de 12" multimídia em monitor de 15" e som Harman Kardon.

MOTOR **2.0 T 184 cv (G)** CÂMBIO **AT8**
DESVALORIZAÇÃO **9%** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 10.026** PEÇAS **R$ 70.726** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **385 litros** LANÇAMENTO **2022**

MINI ★★★★½

Cabrio

DE **R$ 319.990** A **R$ 349.990**
VERSÃO SUGERIDA **COOPER S**

A versão conversível do Mini Cooper retorna ao Brasil às vésperas do fechamento do Qual Comprar 2025. Por isso, não tem preço de apólice de seguros. Oferecido em duas versões, Cooper S e a insana John Cooper Works não é o carro mais recomendado para quem sofre de problemas na coluna, tem a suspensão dura e amortecedores com pouco curso. Mas esbanja charme principalmente com a capota de lona aberta. A central multimídia com tela OLED de 9,4 polegadas é um espetáculo à parte. No porta-malas vão apenas 215 litros.

MOTOR **2.0 T 204 cv ou 231 cv (G)** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **ND** SEGURO **ND** **ND**
REVISÕES **R$ 9.321** PEÇAS **R$ 46.475** GARANTIA **2 anos**
PORTA-MALAS **215 litros** LANÇAMENTO **2025**

PORSCHE ★★★★½

718 Cayman

R$ 535.000
VERSÃO SUGERIDA **718 CAYMAN**

Tudo bem que só a versão mais "amena" do cupê cabe no Qual Comprar 2025, mas ela já é garantia de sorriso no rosto. O motor turbo de 300 cv e 38,7 kgfm embala essa máquina que acelera até 100 km/h em 4,9 segundos e chega à velocidade final de 275 km/h. Vale lembrar que os itens mais chamativos, como suspensão ativa, faróis de LED, volante e escapamento esportivos, todos pra 20" e controle de tração, são vendidos como opcionais e fazem o preço aumentar rapidamente. Peças e revisões, claro, têm custos elevados.

MOTOR **2.0 T 300 cv** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **14,3%** SEGURO **R$ 12.112** **R$ 11.540**
REVISÕES **R$ 12.693** PEÇAS **R$ 96 317** GARANTIA **4 anos**
PORTA-MALAS **128 litros** LANÇAMENTO **2016**

PORSCHE ★★★★½

718 Boxster

R$ 555.000
VERSÃO SUGERIDA **718 BOXSTER**

A versão sem teto traz aquele charme a mais dos conversíveis. O esportivo Boxster e Cayman usam o mesmo 2.0 turbo de 300 cv com câmbio PDK, faz o 0 a 100 km/h em igual tempo: 4,9 segundos. O Boxster cobra R$ 20 mil a mais pela capota de tecido, que pode ser aberta ou fechada em apenas 9 s e até 50 km/h. O nível de equipamentos é igual ao do Cayman: bem como o custo das revisões. O preço das peças foi enviado pela Porsche fora do padrão, mas não deve destoar dos quase R$ 100 mil do irmão.

MOTOR **2.0 T 300 cv** CÂMBIO **DCT7**
DESVALORIZAÇÃO **15,6%** SEGURO **R$ 12.723** **R$ 11.738**
REVISÕES **R$ 12.698** PEÇAS **Não informado** GARANTIA **4 anos**
PORTA-MALAS **150 litros** LANÇAMENTO **2015**

ROTEIRO DA BOA COMPRA

Volta com tudo

O aumento no teto de preços de R$ 500 mil para R$ 600 mil possibilitou a volta da categoria de cupês e conversíveis ao Qual Comprar. E o retorno acontece em grande estilo, com cinco representantes, o maior número dos últimos anos. Há modelos inéditos, como os Porsche 718 Boxster e Cayman, que aparecem em versões de entrada. O Ford Mustang, líder isolado do segmento, também dá as caras, justamente como vencedor. Fechando o time, temos dois modelos da BMW: o Série 4 e o Mini Cabrio, que também faz parte do grupo alemão e acaba de chegar ao Brasil com novidades.

Bola de cristal

É preciso ficar atento ao noticiário para saber se algum carro de seu interesse, oferecido por bons preços nas concessionárias, está prestes a mudar ou sair de linha. No Qual Comprar, **Autoesporte** indica se isso está próximo de ocorrer. Porém, muitas vezes não é especificamente o automóvel que você deseja que vai ser modificado, mas talvez seja um concorrente direto que será lançado e pode ser a melhor opção para você. Fique ligado no site, nas redes sociais e no canal do YouTube de **Autoesporte** e saiba o que vai acontecer antes de acontecer.

CHEGOU PA

VOLKSWAGEN TERA MAL FOI LANÇADO E JÁ ENCARA SEU PRIMEIRO GRANDE DESAFIO: SERÁ CAPAZ DE SUPERAR OS RIVAIS FIAT PULSE E RENAULT KARDIAN EM BUSCA DA PRIMAZIA NO SEGMENTO DE SUVS DE ENTRADA?

Vitória Drehmer Murilo Góes e Pedro Brito

O ano era 2022 e o Fiat Pulse foi eleito o Carro do Ano. Chegamos a 2025, quando o Renault Kardian levou a melhor no prêmio mais importante do setor automotivo brasileiro. E a edição 2026? Ainda é cedo para abrir o envelope, mas fato é que já temos um forte candidato: o recém-lançado Volkswagen Tera.

Por isso, reunimos o trio no tapete vermelho para responder a essa pergunta: qual deles é o melhor SUV de entrada do Brasil? Antes, hora de conhecer melhor os indicados e, claro, entender o posicionamento de cada um no mercado. Lançado em 2021, o veterano da turma é o Fiat Pulse, que, mesmo experiente, não parou no tempo: recebeu um pequeno facelift na linha 2026, isso explica a nova grade e (atenção para os flashes) o teto solar panorâmico como opcional. Agora, é o único carro da categoria que tem esse item tão desejado pelos brasileiros, mas que custa caríssimos R$ 4.990 no pacote Sunroof, que também acrescenta faróis de neblina de LED. Com o figurino atualizado, a versão Impetus Hybrid 2025 custa R$ 146.990, R$ 2 mil a mais do que na linha 2025.

Na sequência temos o Renault Kardian, que chegou ao país em 2024 com uma plataforma inédita e inaugurou a nova identidade visual da fabricante francesa no Brasil. O traje de gala da versão topo de linha, chamada Première Edition, tem preço sugerido de R$ 145.990.

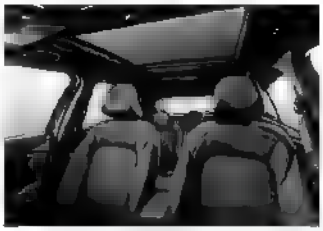
Só que toda cerimônia tem aquele novato ousado. No caso, é o Volkswagen Tera, que sai do camarim com a expectativa de ser o carro mais vendido da marca no país. Ambicioso? Talvez. Mas já larga na frente com um bom trunfo: o preço. Afinal, a configuração mais completa, High, custa R$ 139.990, o que faz dele o mais acessível do trio. É claro que o Tera também tem seus opcionais: R$ 2.839 pelo pacote ADAS, que acrescenta sensores de ponto cego e assistentes de permanência em faixa, saída de vaga, estacionamento e viagem, e R$ 2.300 pelo pacote Outfit The Town, que inclui teto, rack,

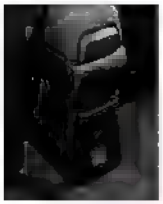
RA ABALAR

retrovisores e maçanetas externas em preto, logotipo nas colunas C e rodas de 17" escurecidas. O total sobe para R$ 145.129.

Quando o assunto é motorização, o destaque é o Fiat Pulse, que entra em cena com um toque de inovação e leva vantagem por ser o único a contar com sistema híbrido leve (MHEV). Ou seja, tem ajuda de um pequeno motor elétrico de 4 cv e 1 kgfm, que não chega a tracionar as rodas sozinho. O sistema de 12 Volts é aplicado ao motor Turbo 200 1.0 de três cilindros e 12 válvulas com injeção direta, entregando 130 cv de potência e 20,4 kgfm de torque. Em outras palavras, é o mais potente da noite. Já o câmbio é o automático CVT com sete marchas simuladas fornecido pela Aisin.

No caso do Kardian, sob o capô está o motor 1.0 TCe, também turbo flex de três cilindros com 12V. São 125 cv de potência e 22,4 kgfm de torque, gerenciados pelo câmbio EDC, automatizado de dupla embreagem e seis marchas com caixa seca. Se não é o mais potente, leva com louvor a estatueta no que se refere ao torque. Por fim, o Tera sobe ao palco com o conjunto 170 TSI do





Fiat Pulse Impetus Hybrid 2026 é o único do trio com teto solar, mas o item é oferecido como opcional por R$ 5 mil

SEGMENTO DE SUVS DE ENTRADA ESTÁ CRESCENDO NO BRASIL E TEM CADA VEZ MAIS CONCORRENTES

Polo. É também 1.0 turbo flex de três cilindros, 12 válvulas e injeção direta. Nesse caso, porém, entrega até 116 cv de potência e 16,8 kgfm de torque. O câmbio é automático de seis marchas, também da japonesa Aisin. Sim, é o menos potente do comparativo.

Mas uma coisa é o que a ficha técnica diz, outra é como os astros se comportam na frente dos holofotes. É aí que começamos a desvendar as nuances por trás da atuação do Pulse. Isso porque seu conjunto híbrido leve tem gerado reclamações sobre falhas no funcionamento, o que levou a Fiat a admitir que a central eletrônica, que gerencia duas baterias de 12 Volts (uma de lítio e outra de chumbo), desabilita o sistema se a bateria de chumbo não estiver com um percentual mínimo de carga de 60%. Um escorregão técnico que, na linha 2026, recebeu uma promessa de redenção: atualização do software e recalibração gratuita disponível em toda a rede de concessionárias.

Apesar disso, o Pulse continua oferecendo condução ágil e uma relação de câmbio eficiente. Na hora do cronômetro, acelera de zero a 100 km/h em 9,4 segundos – é o mais rápido dos três. Porém, nem tudo são aplausos. Por ser o mais pesado (1.245 kg), também é o que mais demora para frear. Em nosso teste no Rota 127 Campo de Provas, foram necessários 42,4 metros para ir de 100 km/h à imobilidade.

Do outro lado do palco, o Kardian se mostra mais firme nos passos em virtude da suspensão mais rígida. A estabilidade é exemplar, mas é possível sentir trancos maiores quando o carro passa por vias irregulares. O câmbio também incomoda um pouco, porque as trocas de marchas são mais perceptíveis, principalmente em ultrapassagens. Ainda assim, o representante da Renault vai de zero a 100 km/h em bons 10,6 s. Quando o tema é frenagem, o francês para com

mais elegância do que o Pulse: em bons 38,6 m.

Com o Tera, a Volkswagen fez bem uma das lições de casa. Afinal, com uma calibração exclusiva no câmbio, conseguiu diminuir o incômodo atraso de resposta do pedal do acelerador que aparece em Polo, Nivus, Virtus e T-Cross, em função do Proconve L8. A suspensão também foi ajustada para o modelo e, como já é tradição na marca, o Tera se destaca pelo conforto ao dirigir. É, sem exageros, o melhor dos três no quesito dirigibilidade. Na hora de acelerar, porém, fica (bem) para trás: zero a 100 km/h em 11,7 s — uma boa diferença em relação aos rivais. Para compensar, por ser o mais leve dos três e ter freios a disco nas quatro rodas, vai de 100 km/h até a imobilidade em apenas 37,4 m.

A despeito de ser mais lento, o Tera pode receber todos os aplausos da plateia por proporcionar o melhor consumo de combustível. Com gasolina no tanque e ar ligado, o novato surpreendeu ao fazer 11,5 km/l na cidade e 17,3 km/l na estrada (a uma média de 110 km/h). Os números superam até os do Pulse Hybrid, mesmo sem qualquer tipo de eletrificação. Afinal, em nossa aferição, o SUV híbrido leve registrou 11,3 km/l e 15,1 km/l, respectivamente. O Kardian tropeça na hora da apresentação: com 10,1 km/l em ciclo urbano e 11,6 km/l no rodoviário.

Não podemos esquecer da estatueta de melhor porta-malas. E é o SUV da Renault que leva essa, com seus 358 litros de volume aferidos no padrão VDA — que usa blocos sólidos para a medição. Dá para levar a bagagem do elenco inteiro (se as malas não forem muito grandes, claro). O Volkswagen Tera vem logo depois, com uma diferença bem pequena: 350 l. Já o Pulse foi "desclassificado" nesse quesito porque a Fiat só

Kardian é o mais espaçoso e tem freio de estacionamento eletrônico, mas os bancos são de tecido e a central deixa a desejar

divulga a capacidade do porta-malas na medição com sacos de água. Fato é que o italiano tem o menor bagageiro dos três.

Também conta pontos claro, o conforto dos passageiros. Nesse tópico, de novo o Kardian sobe ao palco para agradecer. Com 2,60 m de entre-eixos, oferece ótimo espaço na segunda fileira. No Tera a medida é de 2,57 m, a mesma de Polo e Nivus – com os quais divide a plataforma MQB A0. O Pulse tem a cabine mais apertada, com 2,53 m de entre-eixos. Na prática, a diferença entre os três no espaço para cabeça, ombros e pernas não é tão considerável e em todos o túnel central é elevado, o que dificulta a vida de quem se senta no banco do meio.

Como se trata de uma premiação moderna, não dá para ignorar as tecnologias. O Tera entra em cena com o já conhecido painel de instrumentos Active Info Display de 10,25 polegadas, além da central multimídia VW Play Connect de 10,1". Para mim é o melhor conjunto de telas digitais deste comparativo, tanto pela funcionalidade dos sistemas como pela qualidade e pelo tamanho das telas. O Pulse tem painel de instrumentos de 7" e multimídia Connect na mesma dimensão da central do Tera. E o Kardian é mero coadjuvante nessa questão, pois tanto o cluster de

Tera tem o melhor lista de segurança e conectividade, mas é o único com bancos dianteiros enferrujou

7" quanto a central de 8" ficam aquém dos equipamentos dos rivais. Ainda que ofereça Apple Car Play e Android Auto sem fio, assim como os outros, a qualidade dos gráficos e das imagens das câmeras deixa a desejar. Já o ar-condicionado digital é um grande acerto do Renault, com todas as funções feitas por botões. E o verdadeiro destaque: freio de estacionamento eletrônico. É o único do segmento que tem esse item valioso.

O último bloco começa com a avaliação do acabamento. E, aí, o SUV da Volkswagen surpreende até quem já estava com o roteiro na mão, pronto para criticar o excesso de plástico. Afinal, a marca resolveu (finalmente) caprichar mais e adicionou texturas diferentes e um material levemente macio ao toque no painel e nas portas dianteiras do Tera High.

No Pulse, a história é diferente. Além de ser o mais caro, é o SUV que traz o acabamento mais simples e errático: muito plástico e alguns desalinhamentos na montagem. O Kardian, por sua vez, oferece painel menos criativo, mas com encaixes mais precisos, e tem bancos revestidos de tecido, porém de qualidade muito boa. Há também algumas partes com materiais macios e costuras laranja para dar um charme extra.

Quanto à segurança, o Pulse fica de novo para trás por trazer apenas quatro airbags, contra seis de Tera e Kardian. Pelo menos o Fiat é o único que tem alerta de limite de velocidade. Por outro lado, apenas o Renault vem de série com câmera dianteira, mas só ele dispensa o alerta de saída de faixa. O Tera traz detector de fadiga, controle de cruzeiro adaptativo (ACC) e frenagem pós-colisão. Mas atenção, pois detector de ponto cego e assistente de permanência em faixa são opcionais. Ainda assim, é o mais equipado entre os concorrentes e continua mais barato mesmo com os R$ 2.839 extras do pacote Adas. Os três têm frenagem autônoma de emergência.

Sustentar uma celebridade costuma ser caro, mas as estreias deste comparativo não são tão divas assim. O Tera tem o pacote de revisões até 60 mil km mais caro, porque a Volkswagen insiste em cobrar à parte por itens de troca obrigatória, como filtro de ar. Nesse aspecto, o plano básico de manutenção do Pulse é o mais em conta. Por outro lado, a cesta de peças do Volkswagen é a única abaixo dos R$ 10 mil e é consideravelmente mais barata que a dos dois rivais.

E O GRANDE VENCEDOR É...

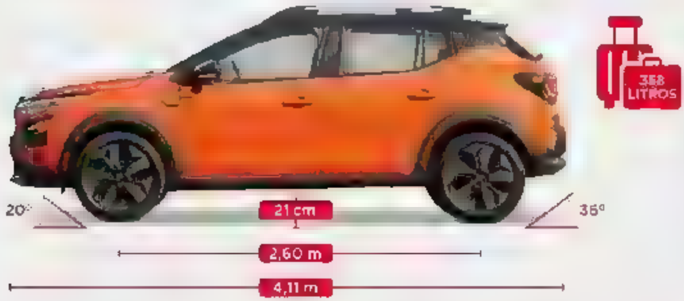
Depois de tantas análises dos jurados, é hora de revelar o grande vencedor. Mesmo com o pior desempenho, a vitória é do Volkswagen Tera, por ser o mais barato e equipado, ter a melhor dirigibilidade e o menor consumo. Vale dizer que a margem da vitória foi apertada. O Kardian quase levou o troféu por oferecer o maior espaço interno, acabamento honesto e uma boa lista de equipamentos. Já o Pulse ficou na lanterna. Resta saber se o Tera vai repetir o sucesso na abertura do envelope do Carro do Ano 2026, assim como os dois rivais fizeram anteriormente. O show nunca pode parar. Aguardemos!

FIAT
PULSE

Do trio, o Fiat Pulse é o SUV de entrada mais alto e com maior vão livre em relação ao solo, o que o deixa com os maiores ângulos de transposição. Por outro lado, é o menos espaçoso e tem o menor porta-malas

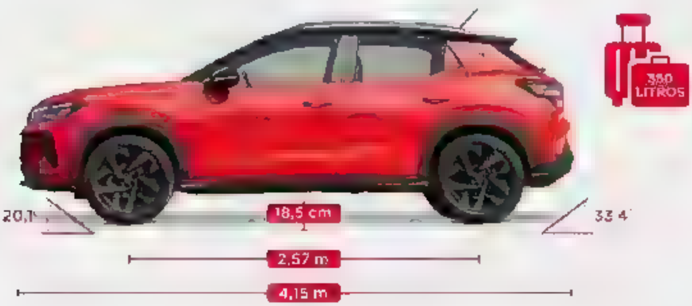
RENAULT
KARDIAN

O Renault Kardian tem o maior entre-eixos, o que faz dele o rival com melhor espaço para as pernas dos ocupantes. Também ostenta o maior porta-malas. Ângulos e vão livre ficam no meio-termo.



VOLKSWAGEN
TERA

O Tera fica entre os dois concorrentes no entre-eixos e se aproxima muito do Kardian no porta-malas. Apesar de ter o menor vão livre em relação ao solo, consegue ângulos de transposição competitivos



SEU BOLSO

PREÇO
CESTA DE PEÇAS**
REVISÕES ATÉ 60 MIL KM
SEGURO*
GARANTIA
CONSUMO CIDADE/ESTRADA (GASOLINA)

TESTE

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h
0 a 400 m
0 a 1.000 m
Velocidade a 1.000 m
Veloc. real a 100 km/h

RETOMADA DE VELOCIDADE
40 a 80 km/h (Drive)
60 a 100 km/h (D)
80 a 120 km/h (D)

FRENAGEM
100 a 0 km/h
80 a 0 km/h
60 a 0 km/h

DADOS DA MONTADORA

MOTOR
CILINDRADA
POTÊNCIA
TORQUE
VELOCIDADE MÁXIMA
CÂMBIO
DIREÇÃO
SUSPENSÃO
FREIOS
PNEUS
TRAÇÃO
CARROCERIA
COMPRIMENTO
LARGURA
ALTURA
ENTRE-EIXOS
TANQUE
PESO
PORTA-MALAS (FABRICANTE)

*Seguro: O valor é uma média entre as cotações das principais [illegible]

VENCEDOR

FIAT **Pulse Impetus Hybrid**	RENAULT **Kardian Première Edition**	VOLKSWAGEN **Tera High**
R$ 146.990	R$ 145.990	R$ 139.990
R$ 14.382	R$ 13.374	R$ 9.201
R$ 4.990	R$ 5.673	R$ 7.580
R$ 2.321 (M) e R$ 2.319 (F)	R$ 2.291 (M) e R$ 2.208 (F)	ND
3 anos	3 anos	3 anos
11,3 km/l a 16,1 km/l	10,1 km/l a 11,6 km/l	11,6 km/l a 17,3 km/l
9,4 s	10,4 s	11,7 s
16,8 s	17,5 s	18 s
30,9 s	31,9 s	32,7 s
166,6 km/h	164,9 km/h	163 km/h
97 km/h	97 km/h	98 km/h
4,4 s	4,2 s	4,7 s
5,5 s	5,8 s	6,1 s
7 s	7,2 s	7,6 s
42,4 m	38,6 m	37,4 m
26,1 m	24,8 m	23,7 m
14,8 m	13,6 m	13,6 m
Diant., transversal, 3 cil. em linha, 12V, turbo, 1.0 flex, injeção direta + motor elétrico	Diant., transversal, 3 cil. em linha, 12V, turbo, 1.0 flex, injeção direta	Diant., transversal, 3 cil. em linha, 12V, turbo, 1.0 flex, injeção direta
999 cm³	999 cm³	999 cm³
130 cv a 5.600 rpm	125 cv a 5.000 rpm	116 cv a 5.500 rpm
20,4 kgfm a 1.700 rpm	22,4 kgfm a 2.800 rpm	16,8 kgfm a 4.250 rpm
189 km/h	188 km/h	184 km/h
CVT, 7 marchas simuladas	Dupla embreagem, 6 marchas	Automático, 6 marchas
Elétrica	Elétrica	Elétrica
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)	Discos ventilados (diant.) e sólidos (tras.)
205/60 R17	205/55 R17	205/55 R17
Dianteira	Dianteira	Dianteira
SUV	SUV	SUV
4,10 m	4,12 m	4,15 m
1,78 m	1,75 m	1,78 m
1,58 m	1,54 m	1,50 m
2,53 m	2,60 m	2,57 m
47 litros	50 litros	49 litros
1.245 kg	1.310 kg	1.169 kg
370 litros	358 litros	350 litros

**Custo das peças: Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar do motor, filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível (se aplicável)

	FIAT **Pulse** R$ 146.990	RENAULT **Kardian** R$ 145.990	VW **Tera** R$ 139.990
ITENS			
Airbags	S	S	S
Ar-condicionado digital	S		S
Faróis de LED	S		S
Farol de neblina			ND
Retrovisores elétricos		S	S
Bancos de couro		ND	S
Conexão de celular sem fio		S	S
Painel de instrumentos digital			
Chave presencial	S	S	S
Freio de estac. eletrônico	ND		ND
Frenagem de emergência	S	S	S
Câmera de ré			
Sensor de estacionamento		S	
Assist. permanência em faixa	S	ND	
ACC	ND	ND	
Detector de ponto cego			O
Alerta de limite de veloc.		ND	ND
Detector de fadiga	ND	ND	S
Teto solar	O	ND	ND

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

NOTAS	Pulse	Kardian	Tera
CONFORTO			
Acabamento	5	7	7
Espaço interno	5,5	7	6,5
Porta-malas	6	8	7,5
Ergonomia	6,5	7	6
Equipamentos de série	6	7	7
Equip. de segurança	6	7	8
Subtotal	**35**	**43**	**42**
DINÂMICA			
Motor	8	7,5	6
Frenagem	4	6	7
Suspensão	7	6	7
Desempenho	8	7,5	6
Consumo	7	6	8
Câmbio	7	6	7
Sensação ao volante	7	6,5	8
Subtotal	**48**	**46,5**	**49**
MERCADO			
Preço	6,5	6	7
Garantia	8	8	8
Seguro			
Revisões	8	7	5
Preço das peças	5,5	6	8
Atualidade	8	8,5	9
Subtotal	**29,5**	**35,5**	**37**
TOTAL	**118**	**124**	**128**

VOLKSWAGEN
TERA

O Volkswagen Tera fica para trás em desempenho, isso é inegável. Porém, por um preço menor, entrega ótima dirigibilidade, melhor consumo de combustível, espaço compatível com o segmento e um pacote de equipamentos mais completo.

NISSAN KICKS | R$ 163 MIL (PREÇO NO MÉXICO)

NOVA GERAÇÃO DO NISSAN KICKS CHEGA AO BRASIL COM MOTOR 1.0 TURBO DO RENAULT KARDIAN E PORTE DE JEEP COMPASS

André Schaun, da Cidade do México (México)

A ESPERA (QUASE) ACABOU

ESPECIAL MÉXICO

Excelente espaço interno e boa lista de equipamentos de série

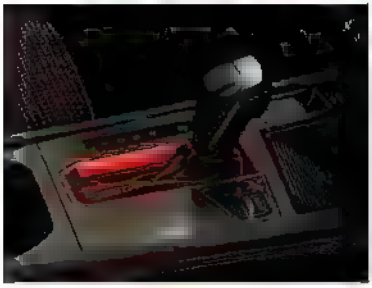
Sem saída de ar traseiro e apoio de braço de plástico

O Nissan Kicks foi lançado em agosto de 2015, durante a Olimpíada do Rio de Janeiro, e se manteve praticamente igual nesses quase dez anos. O SUV não envelheceu mal — as boas vendas provam isso — mas já estava mais do que na hora de ganhar uma nova geração. Afinal, seus rivais são mais modernos e todos eles têm motor turbo. Agora, acabou a espera. **Autoesporte** foi até a Cidade do México (México) testar em primeira mão o novo Kicks, que chega ao Brasil em junho, agora com porte de SUV médio e motor 1.0 turbo do Renault Kardian.

A segunda geração do SUV foi revelada em março do ano passado, nos Estados Unidos. Desde então, a expectativa em torno de sua vinda para o Brasil foi crescendo (a minha estava bem alta). Todos os nossos conteúdos relacionados ao carro, sem exceção, deram muito que falar. Começando pelo visual, que tem linhas totalmente diferentes das vistas na atual geração, ainda à venda no país, mas rebatizada como Kicks Play.

Na dianteira, a grade até segue um esquema de barras horizontais como as do modelo atual, mas essas barras são divididas em três partes, e as extremidades são compostas de DRLs de LEDs verticais, como uma continuação dos faróis — que têm o mesmo sistema de iluminação. Na traseira, uma barra preta interliga as lanternas de LED, no mesmo padrão de peça tripartida. Essa nova linguagem visual deu um aspecto mais robusto para o Kicks.

A nova geração ficou bem maior que a atual: agora, o porte do Kicks se aproxima do de SUVs médios. São 4,37 metros de comprimento (+ 6 centímetros), entre-eixos de 2,66 m (+ 4 cm), largura de 1,80 m (+ 4 cm) e altura de 1,63 m (+ 2 cm). O porta-malas na versão mexica-



Versão brasileira deve trocar elevador de câmbio por uma operação com botões

na tem 466 litros, número que pode variar no Brasil. A geração atual já oferece 432 litros. Um Jeep Compass, por exemplo, tem 4,40 m de comprimento e 2,64 m de entre-eixos. O aro das rodas muda de acordo com a versão, no México nas opções de 16 polegadas, 17" ou 19" — mas não de 18". Testamos a segunda versão mais barata, chamada Advance, que custa o equivalente a R$ 163 mil, em conversão direta.

Dentro do carro, essa configuração traz bancos revestidos de tecido com diferentes texturas, ao contrário das versões mais caras, que usam imitação de couro, como a Platinum (foto). No assento traseiro, o espaço para as pernas é ótimo até para uma pessoa da minha altura, 1,87 m, e já com o banco do motorista ajustado para mim. Há apoio de braço central com dois porta-copos e duas entradas USB-C, mas faltam saídas de ar-condicionado, item que rivais como o Volkswagen T-Cross oferecem desde a versão de entrada. Uma coisa ruim é que as portas têm apoio de braço de plástico — uma espuma no lugar cairia muito bem para o conforto dos ocupantes.

Na frente, o acabamento é bom para uma versão intermediária, com uma camada de couro na parte superior do painel e tecido na porção central. No México, há freio de estacionamento eletrônico de série em todas as versões e itens como carregador de celular por indução, painel de instrumentos digital e central multimídia integrados (ambos com tela de 12,3") de série desde a versão Advance. A conexão sem fio com Apple CarPlay foi feita de forma rápida e objetiva.

Nosso teste durou pouco mais de duas horas. No México, o novo Kicks é produzido em Aguascalientes. Já no Brasil será feito na fábrica de Resende (RJ), que recebeu investimento de R$ 2,8 bilhões — o polo industrial também produzirá um futuro SUV de entra-

PREÇO
R$ 163 MIL (México)

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversal, 4 cilindros em linha, 2.0 injeção direta, gasolina

POTÊNCIA
142 cv a 6.000 rpm

TORQUE
19,3 kgfm a 4.000 rpm

CÂMBIO
Automático, CVT

ZERO A 100 KM/H
9,4 segundos

CONSUMO (MÉXICO)
11,6 km/l (urbano) 14,2 km/l (rodoviário) (G)

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., McPherson (diant.) e eixo de torção (trac.)

FREIOS
Discos ventilados (diant. e sólidos (tras.

PNEUS
215/60 R17

DIMENSÕES
Comprimento 4,37 metros
Largura 1,80 m
Altura 1,63 m
Entre-eixos 2,68 m

TANQUE
45 litros

PORTA-MALAS
488 litros (fabricante)

PESO
1.379 kg

da, que chegará em 2026. A principal diferença entre o modelo mexicano e o brasileiro é o motor. Por aqui, a segunda geração do Kicks terá o mesmo 1.0 turbo flex de três cilindros com injeção direta de combustível, desenvolvido pela Horse, que já equipa o Renault Kardian. Dados de desempenho não foram revelados, porém, originalmente, o motor da família HR da Nissan rende 110 cv e 20,4 kgfm de torque com gasolina. No Kardian, com a adoção da tecnologia flex e engenharia nacional, houve um salto para até 125 cv e 20,4 kgfm.

Uma mudança é que o câmbio utilizado no Kicks será diferente da caixa automatizada de dupla embreagem do Kardian. A marca japonesa deve optar pela transmissão CVT e operação por botões, em vez da tradicional alavanca. No México, o motor é o 2.0 aspirado de 142 cv e 19,3 kgfm com câmbio CVT, o mesmo conjunto que equipa o Sentra.

Mesmo com o trânsito caótico da Cidade do México, deu para sentir algumas características do modelo. A posição de dirigir é elevada, ficou 2 cm mais alta, e o vão livre em relação ao solo subiu dos atuais 20 cm para 21,3 cm. A suspensão é uma das maiores qualidades do novo Nissan. O SUV é totalmente voltado ao conforto, com um acerto macio que traz pouquíssima vibração para a cabine. E olha que o asfalto mexicano não é dos melhores.

O desempenho do motor 2.0 de 142 cv do SUV mexicano é melhor do que eu imaginava, e tem muito mais fôlego do que o 1.6 de 113 cv do agora Kicks Play. A única coisa em comum entre esse conjunto e o do novo Kicks é o câmbio CVT. Essa transmissão segura muito o carro nas retomadas, deixa as rotações altas e tira o silêncio da cabine. Contudo, considerando o que esse câmbio pode entregar de conforto, a Nissan faz um bom trabalho. Quanto à segurança, o SUV terá seis airbags, controles de tração e de estabilidade, alerta de colisão frontal com frenagem de emergência e alerta de ponto cego.

O novo Kicks atendeu às minhas primeiras expectativas nesse breve contato. Agora é esperar para ver se atenderá às próximas, o casamento do motor 1.0 turbo com o câmbio CVT e os preços, que devem ficar entre R$ 140 mil e R$ 180 mil. Se eu fosse Volkswagen, Hyundai, Chevrolet e companhia, estaria preocupado, porque o Kicks melhorou — e muito.

NOVO VOLKSWAGEN JETTA GLI | R$ 196 MIL (PREÇO NO MÉXICO)

ESTRELA SOLITÁRIA

DIRIGIMOS COM EXCLUSIVIDADE O VOLKSWAGEN JETTA GLI REESTILIZADO, QUE CHEGA AO BRASIL AINDA NESTE ANO

André Schaun, da Cidade do México (México)

ESPECIAL MÉXICO

P[illegible] excluindo as picapes, entre R$ 200 mil e R$ 300 mi[illegible]. Agora, faça esse exercício de novo, mas desta vez ex[illegible] os SUVs e modelos elétricos e híbridos. Difíc[illegible] em meio a esse mundo de utilitários e eletrificados [illegible] Volkswagen Jetta GLI, um sedã com motor 2.0 turbo [illegible] cv, que é um dos melhores carros na sua faixa de pre[illegible] Autoesporte testou, com exclusividade, o [illegible] estilizado que chega ao Brasil ainda em 2025.

Atualmente na linha 2024 no mercado brasileiro, [illegible] GLI é vendido por R$ 250.990 e importado do [illegible], onde fomos conhecer o modelo. Vale lemb[illegible] [illegible] têm um acordo comercial para zerar a[illegible] de importação. Nesta reestilização de meia-vida, [illegible] sedã agora traz faróis de LED com novo fe[illegible] [illegible] [illegible] na parte inferior do para-choque, um friso vermelho sob[illegible] em direção às tomadas de ar frontais — esse contorno não me agrada muito. Ainda na parte de baixo, uma tomada de ar hexagonal no estilo colmeia e com cara de Audi deb[illegible] o radiador aparente. Na traseira, as lanternas são as mes[illegible], mas um friso vermelho passa a interligá-las. Porém, a peça é iluminada parcialmente e não acende até a ass[illegible]natura GLI no centro da tampa do porta-malas — que per[illegible]manece com ótimos 510 litros de capacidade. As saídas du[illegible]plas de escapamento são iguais e as rodas de 18 polegadas estão com novo design.

O motor do sedã esportivo é o mesmo 2.0 TSI turbo [illegible] gasolina de 231 cv de potência e 35,7 kgfm de torque, [illegible]do ao câmbio DSG automatizado de dupla embreagem com sete marchas e caixa banhada a óleo. Aos mais puris[illegible]

Ótimo desempenho e espaço interno

Vão livre do solo de apenas 13,8 cm

Banco do motorista é elétrico, mas não há saída de ar nem entrada USB na fileira traseira e o túnel central é elevado

tas, uma notícia nem tão boa infelizmente a opção de câmbio manual de seis marchas que é vendida nos Estados Unidos não virá para o Brasil. Com os sedãs perdendo muito espaço para os SUVs na última década desde março de 2021 a Volkswagen não vende mais o modelo com motor turbo flex 1.4 TSI de até 150 cv e 25,5 kgfm por aqui, deixando apenas a versão GLI no mercado. Por isso, o Jetta virou um carro de nicho. Ele pode ter perdido espaço para os SUVs, mas não deve nada a nenhum deles.

O porta-malas, como já mencionado, é tamanho família, e são ótimos 2,68 metros de entre-eixos, garantindo mais espaço interno do que em muitos SUVs médios. Uma pessoa da minha altura, 1,87 m, vai sentado no banco de trás com muito conforto para as pernas. Entretanto, dois detalhes da fileira traseira são ruins: o túnel central elevado, que prejudica o espaço de quem vai sentado no meio, e a ausência de saídas de ar e entradas USB, de qualquer tipo, itens hoje essenciais para qualquer carro nessa faixa de preço. Os bancos são de couro preto com costuras vermelhas aparentes. Na frente, a parte superior do painel é toda emborrachada. O Jetta GLI vem de série com ajustes elétricos para o banco do motorista, freio de estacionamento eletrônico, ar-condicionado digital de duas zonas, teto solar, central multimídia VW Play com tela flutuante de 10" e conexão sem fio para Apple CarPlay e Android Auto.

Quando o tema é segurança, são seis airbags, controle de cruzeiro adaptativo (ACC) com função Stop&Go (o veículo acelera sozinho após parada total), frenagem

autônoma de emergência (AEB), frenagem pós-colisão e detector de fadiga.

Quando saio da rampa da garagem do hotel na Cidade do México, lembro da frase que você leu há pouco: "o Jetta GLI não deve nada a nenhum SUV". Bom, nos ângulos de transposição ele deve, sim. Enquanto um SUV tem altura em relação ao solo sempre perto de 20 centímetros, o vão livre do Jetta é de 13,8 cm, e os ângulos de entrada e saída são de 15° e 18°, respectivamente. Ou seja, é bem mais provável raspar o carro em rampas de estacionamento, por exemplo. Mesmo com esse ponto negativo, a posição mais baixa de dirigir me agrada muito. Nos primeiros quilômetros, o caótico trânsito da capital mexicana não permite ultrapassar os 30 km/h. Mas, assim que se abre um pouco de espaço, o Jetta GLI me faz esquecer bem rápido que os SUVs existem. A suspensão é mais firme e menos confortável do que a de um utilitário; por outro lado, porém, a aerodinâmica é muito melhor. Um carro muito estável e que faz curvas com maestria.

O volante tem boa empunhadura. O Jetta tem fôlego de sobra e até um ronco leve de esportivo. Não é preciso pisar muito forte no pedal do acelerador para que sejam entregues os 35,7 kgfm de torque disponíveis em seu pico logo a 1.500 rpm. Você não passa sufoco em arrancadas, ultrapassagens ou retomadas, e as frenagens são muito eficientes com discos nas quatro rodas. O sedã de quase 1.500 kg tampouco decepciona no zero a 100 km/h oficial de 6,7 segundos, quase 3 s abaixo de um Nivus GTS.

São quatro modos de condução: Individual, Normal, Eco e Sport. Se quiser atingir os 9,9 km/l na cidade e 12,5 km/l na estrada de consumo na homologação mexicana, cuja gasolina tem apenas 10% de etanol, vá no Eco, que deixa o desempenho mais manso. No Sport, apesar de extrair o máximo que o carro pode entregar, o motor trabalha com rotações mais altas e faz as visitas ao posto ficarem mais frequentes. Apesar da pegada esportiva, as trocas de marchas são suaves e, se você quiser ter mais controle sobre elas, basta usar as borboletas atrás do volante.

Atualmente, o Jetta GLI não tem mais nenhum rival direto no Brasil, como já ocorreu com Toyota Corolla, Honda Civic e Chevrolet Cruze num passado não muito distante. O sedã esportivo renovado chega ao país no segundo semestre importado do México; no máximo, passará por adaptações do Proconve L8. O preço deve ficar entre R$ 260 mil e R$ 270 mil. O Jetta GLI hoje é um carro de nicho, uma estrela solitária no meio dos SUVs. Mas quem disse que uma estrela sozinha não pode brilhar? ♟

No México, Jetta GLI 2026 custa o equivalente a R$ 196 mil

JETTA GLI 2026
R$ 196 M — México

MOTORES
Dianteiro, transversal, 4 cilindros em linha, 2,0 turbo, injeção direta, gasolina

POTÊNCIA
231 cv a 5.000 rpm

TORQUE
35,7 kgfm a 1.500 rpm

CÂMBIO
Dupla embreagem, 7 marchas, tração dianteira

ZERO A 100 KM/H
6,7 segundos

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Independente McPherson (dianteira) e multilink (traseira)

FREIOS
Discos ventilados (dianteiros e sólidos traseiros)

PNEUS
225/45 R18

DIMENSÕES
Comprimento: 4,75 metros
Largura: 1,80 m
Altura: 1,48 m
Entre-eixos: 2,68 m

PORTA-MALAS
510 litros (fabricante)

PESO
1.478 kg

PRIMEIRA CLASSE!

CADILLAC LYRIQ | R$ 554 MIL (PREÇO NO MÉXICO)

SUV ELÉTRICO TEM 510 CV, ESBANJA LUXO E É UM DOS CARROS DA MARCA QUE CHEGARÃO AO BRASIL

[illegible] México (México)

A Cadillac já confirmou que vai vender seus carros oficialmente no Brasil, mas a data de estreia ainda é uma incógnita. A previsão é de que as vendas comecem ainda neste ano, porém podem ficar para o início de 2026. Até a Fórmula 1 tem influência nessa decisão. Enquanto a General Motors define os últimos detalhes desse plano, Autoesporte foi ao México testar com exclusividade o Lyriq, primeiro carro elétrico da marca. O SUV de 510 cv, com plataforma de Chevrolet Blazer EV, já está de malas prontas para o Brasil. Só falta saber quando a passagem será comprada. No entanto, já posso adiantar uma coisa: a chegada será em um voo de primeira classe.

A Cadillac é uma fabricante norte-americana que tem mais de 120 anos de história, mas talvez só seja conhecida no Brasil por virar nome de música do Roberto Carlos. Atualmente, o carro mais famoso da marca no país é o Escalade, um SUV gigante, de 5,40 metros de comprimento, com motor V8, vendido aqui apenas por importação independente. Só que a estratégia da GM com a Cadillac no Brasil será bem diferente (e silenciosa), pelo menos nesse começo de jornada. O foco inicial será em carros elétricos, como Lyriq e Optiq, além do próprio Escalade em sua variante movida a bateria. O V8 não está descartado, mas não deve vir na primeira leva.

O desafio para definir a data de estreia começa justamente por aí: vender carros elétricos de luxo de uma marca nem tão conhecida do público com preços que de-

Acabamento; espaço interno; conforto; itens de segurança e tecnologia interna

Peso elevado; comprometo o desempenho e a autonomia; capacidade de manobras

Lyriq é vendido em
variante bimotor
com 610 cv e
tração integral

vem ficar acima de R$ 500 mil. Ter por trás a General Motors, terceira maior montadora do país, com a Chevrolet, certamente já ajuda a estreante. Outra forma de aproximar a Cadillac do consumidor é por meio da Fórmula 1, uma vez que a marca será a 11ª equipe no grid a partir de 2026. A GM quer usar isso a seu favor, por isso não descarta a possibilidade de deixar o lançamento dos primeiros carros para o ano que vem.

A Cadillac pode ser novata no Brasil, mas a moderna plataforma Ultium já está por aqui, no Blazer EV, com o qual o Lyriq compartilha muitos componentes. A vantagem é que inconvenientes do modelo da Chevrolet foram sanados aqui. Algo bom em comum entre os dois é o visual. Ambos têm muita personalidade e linhas marcantes, mas o Cadillac adota um estilo próprio em relação à Chevrolet, como é característico da divisão de luxo da GM. Mesmo sendo elétrico, o Lyriq traz uma enorme grade frontal, típica da marca, e os finos faróis de LED lhe dão um design bem atraente. Nas laterais, as maçanetas ficam embutidas na carroceria quando as portas são trancadas. As lanternas traseiras de LED saem da coluna C e contornam toda a base do vidro traseiro. As rodas são de 20" e o porta-malas é enorme: tem 793 litros de capacidade, segundo a GM.

No interior, muito luxo. Painel e portas são emborrachados e têm revestimento de couro. Com 4,99 m de comprimento, o Lyriq tem ótimos 3,09 m de entre-eixos. Assim, pessoas da minha altura (1,87 m) viajam com muito conforto para as pernas. Não só isso: a fila traseira conta com uma terceira zona de ar-condicionado, duas entradas USB-C e aquecimento e refrigeração nos assentos laterais.

Na frente, os bancos até têm formato esportivo, mas são confortáveis como duas poltronas. Também

Interior tem ótimo acabamento, com uso de materiais emborrachados e couro

há aquecimento e refrigeração, além de massageadores e dois níveis de memória. Uma tela de LED de 33" integra painel de instrumentos e central multimídia. De acordo com a Cadillac, o sistema é capaz de reproduzir mais de 1 bilhão de cores, pois a resolução é em 9K HD. O som é ótimo, com 19 alto-falantes. Uma evolução em relação ao Blazer EV é que o Lyriq tem conexão com Apple CarPlay sem fio. O mecanismo não está disponível no SUV da Chevrolet, equipado com o sistema operacional Google Built-In.

No México, o Cadillac Lyriq é vendido com dois motores elétricos (um sobre cada eixo), que, juntos, entregam 510 cv de potência e 62,2 kgfm de torque, formando tração integral. As baterias de 102 kWh garantem autonomia de 505 km no México. Contudo, não é fácil manobrar o SUV. Além dos quase 5 m de comprimento, são 2,20 m de largura. A câmera em 360 graus auxilia muito nessa hora, já que conta com a melhor resolução de imagem que já vi em um carro. Os ajustes elétricos do banco e do volante permitem ótima ergonomia para o motorista, que fica confortável e com uma postura ereta para não sentir dores nas costas em trajetos longos.

Carros elétricos são conhecidos pelas arrancadas vigorosas e pela entrega instantânea de torque ao se pisar no acelerador. Surpreendentemente, no caso do Lyriq, o fôlego não enche tanto os olhos assim, embora também não decepcione. O zero a 100 km/h oficial, em 5,3 segundos está longe de ser ruim, claro, mas o SUV perde elasticidade conforme ganha velocidade. Afinal, pesa nada menos do que 2.687 kg, quase 200 kg a mais do que o Blazer EV, que já é um carro pesado.

Por outro lado, apesar do peso elevado, a frenagem do Lyriq é bem mais suave e exige menos esforço (e susto) do motorista que a do Blazer EV. Claro que você sente a carga das quase 2,7 toneladas do SUV especialmente acima dos 60 km/h, mas a calibração do Cadillac é mais bem acertada do que a do irmão da Chevrolet, e o pedal vibra bem menos.

Em segurança, o elétrico de luxo também está muito bem servido, com frenagem automática de emergência, assistente de permanência em faixa e controle de cruzeiro adaptativo (ACC). Fica agora a expectativa em relação à chegada da Cadillac ao Brasil, ainda em 2025 ou em 2026, junto com a F1. Os carros serão importados do Tennessee (Estados Unidos) e o Lyriq deve custar acima de R$ 500 mil. As vendas terão foco em empresários e executivos. Fato é que a General Motors prometeu que o Cadillac entregaria muito luxo. E isso acontece. Se a primeira impressão é a que fica, e a foi muito boa.

LYRIQ 6000
R$ [illegible] M | México

[illegible]

MOTORES
Diante-tras, elétricos, transv., síncronos, imãs permanentes

POTÊNCIA COMB.
510 cv

TORQUE COMB.
62,2 kgfm

CÂMBIO
Automático, 1 marcha, tração integral

ZERO A 100 KM/H
5,3 segundos

BATERIA
102 kWh (ions de lítio)

AUTONOMIA
505 km (EPA)

[illegible] MÁX.
[illegible] kW (AC)
390 kW (DC)

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep., multilink (dianteira, cirrasoira)

FREIOS
Discos ventilados

[illegible]
265/50 R20

DIMENSÕES
Compr.: 4,99 metros
Largura: 2,20 m
Altura: 1,63 m
Entre-eixos: 3,09 m

PORTA-MALAS
793 litros (fabricante)

PESO
2.687 kg

Auto esporte

GUERREIRO URBANO

NOVO RENAULT KWID E-TECH | 21 MIL EUROS

[illegible]

Joaquim Oliveira, Lisboa (Portugal)

Reconhece este hatchzinho? Pois é, o carismático Dacia Spring renovado na Europa será o novo Renault Kwid E-Tech em breve no Brasil. A Dacia é a subsidiária de carros de baixo custo da marca francesa — e isso possibilitou a criação do único modelo elétrico com preço abaixo de 20 mil euros (R$ 134 mil na conversão) no velho continente. Pelo menos, era o caso até alguns meses atrás...

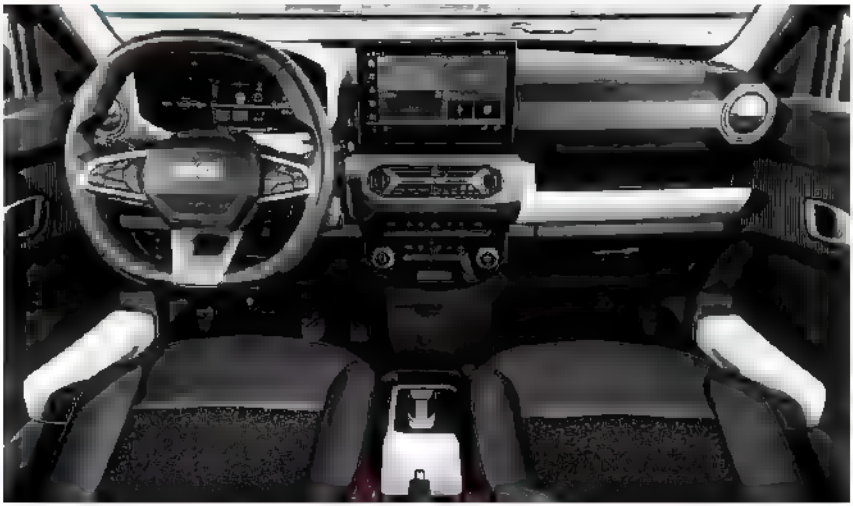
Assim como nos Estados Unidos, a União Europeia aplicou uma tarifa sobre carros produzidos na China. A Dacia decidiu absorver esse agravamento fiscal para abater no preço do Spring. No futuro, provavelmente até 2028, o hatch romeno deve trocar sua base técnica e assumir a plataforma do Renault Twingo elétrico.

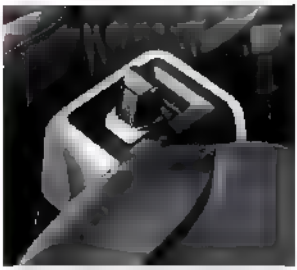
Enquanto essa versão futura não chega, vamos conhecer mais sobre o novo Kwid E-Tech, produzido em parceria com a Dongfeng em Wuhan (China). É desse mesmo complexo industrial que sairá a versão brasileira, a ser lançada no segundo semestre deste ano. Seu objetivo será brigar pelo posto de elétrico mais vendido no país com o BYD Dolphin Mini, por um preço próximo de R$ 120 mil.

As ambições do modelo como carro urbano são perfeitamente atendidas no que tange às dimensões que revelam algumas variações face ao antecessor. São 3,70 metros de comprimento (+3 cm) e 1,58 m de largura (+0,5 cm), além dos mesmos 1,52 m de altura e 2,42 m de entre-eixos. O peso, 1.056 kg, continua baixo para um carro elétrico, apesar do incremento de 6 kg.

Embora seja uma renovação profunda e não uma troca de geração, a Dacia assegura que as únicas peças preservadas são para-brisa, vidros laterais e teto (que abandonou as barras longitudinais de plástico). Exagero? Talvez. O sistema de iluminação foi melhorado, apesar de as lâmpadas ainda serem halógenas, agora estão montadas em um projetor elipsoidal em vez de uma superfície reflexiva, o que permitiu reduzir o tamanho dos lustres dianteiros e direcionar o feixe de luz com mais precisão. Já as lanternas traseiras têm algumas funções realizadas por LEDs.

Painel melhora muito com elementos do novo Duster europeu, como volante multimídia e monopolo de câmbio à mão do Kardian





O radar do sistema de frenagem de emergência foi substituído por uma câmera atrás do retrovisor interno, que também atua na nova função do assistente de permanência em faixa. Esse é um dos recursos inéditos do novo Kwid E-Tech, bem como o detector de fadiga e o sistema de reconhecimento de sinais de trânsito. Estruturalmente, não há qualquer mudança – por isso o Dacia Spring conquistou uma de cinco estrelas possíveis nos testes de colisão do EuroNCAP.

A cabine traz um design um pouco mais elaborado e algumas soluções que também foram adotadas pelo novo Renault Duster europeu. O painel de instrumentos agora consiste em uma tela digital de 7" com qualidade razoável. A central multimídia Media Nav Live, por sua vez, passa a ter 10,1", com Android Auto e Apple CarPlay sem fio. Na Europa há uma versão sem tela, apenas com um suporte para celular, que pode pintar por aqui em versões de carga ou frota do novo Kwid E-Tech. Todavia, os controles gráficos da central são fáceis de assimilar e mexer.

Com a renovação, o volante agora tem ajuste de altura, tornando mais fácil conseguir uma posição adequada para dirigir. O toque dos controles no console central e no seletor de marcha está mais sofisticado. Neste último caso, deixou de ser uma "roleta" e adotou o formato de alavanca. Todas as superfícies são feitas de plástico duro e básico – e o que não falta são cabeças de parafusos à vista. A boa notícia é que, apesar de ser um carro fabricado na China, não emite tantos ruídos de alerta enquanto se desloca.

A cabine continua sendo bastante estreita (o motorista roça frequentemente o braço esquerdo na porta, por exemplo). Os dois bancos dianteiros são pouco amplos e ficam quase colados um ao outro. Também falham na função de segurar o corpo dos ocupantes em curvas rápidas. Como o hatch não oferece apoios de apoio para as mãos, a coisa se complica...

Quatro adultos de até 1,80 m podem viajar com espaço limitado. Nessa condição, os joelhos dos ocupantes traseiros já encostam nos bancos frontais. Não

Pingue de [illegible] frontal pode dificultar a posicionamento do hatch elétrico em alguns postos [illegible]

existem saídas de ventilação, encosto de braço, portas USB e luzes no teto. Para um elétrico de baixo custo, não houve orçamento para inserir esses itens.

Vale observar que, na Europa, o Dacia Spring, equivalente ao nosso Kwid E-Tech, está homologado para quatro passageiros, tal qual o modelo vendido atualmente no Brasil e a versão de entrada do Dolphin Mini. A boa notícia é que o porta-malas tem bons 308 litros de volume, 18 l a mais que o antecessor e 72 l acima do rival da BYD. Para tanto, a Renault removeu o estepe e adicionou um kit de reparos.

Dinamicamente, o padrão de simplicidade se mantém, com a suspensão traseira por eixo rígido ligando as rodas de 15". Sempre que passamos por algum buraco ou elevação, o solavanco é garantido. Em curvas, a carroceria inclina como a Torre de Pisa. As pequenas baterias de 26,8 kWh, posicionadas sob o banco traseiro, pesam apenas 186 kg e pouco contribuem para maior estabilidade. No entanto, apesar dos freios traseiros a tambor, a frenagem é razoável.

Apesar da simplicidade, novo Renault Kwid E-Tech passa uma sensação visual bem mais moderna que a do acessível

A direção é leve a ponto de parecer que o carro está flutuando. Também é demasiado desmultiplicada, com 3,3 voltas entre os batentes do volante. Preservando o motor assíncrono de 65 cv de potência e 11,5 kgfm de torque, o desempenho se alinha à proposta racional e urbana. Pisando fundo, o novo Kwid E-Tech leva longos 13,7 segundos para ir de zero a 100 km/h. A máxima é de 125 km/h.

Não há modos de condução, sendo possível variar apenas o nível de frenagem regenerativa. Porém, é possível acionar o botão Eco, que mitiga as respostas do acelerador e limita sua velocidade a 100 km/h. Chega a ser bom, pois pressões mais fortes no acelerador se traduzem em frequentes perdas de contato dos pneus com a estrada.

A bateria não tem pré-condicionamento de temperatura nem bomba de calor para o sistema elétrico. Assim, permite uma recarga completa em corrente alternada (AC) após cinco horas (a até 7 kW), ou, entre zero e 80% após 56 minutos em corrente contínua (DC), a até 30 kW. A autonomia de 225 km no ciclo europeu WLTP parece possível de ser superada com relativa facilidade. Em nosso teste o consumo médio de 8 km/kW foi melhor que os 7,4 km/kW declarados pela marca. E convenhamos, quem comprar o novo Kwid E-Tech dificilmente se arriscará a sair da cidade.

Resumindo, o novo Renault Kwid E-Tech pode ser uma solução interessante para motoristas de aplicativo ou frotas no Brasil. Se vier como o elétrico mais barato do mercado, pode roubar clientes do Dolphin Mini. Afinal, empresas e condutores de plataformas como Uber e 99 rodam muitos quilômetros diariamente em ambiente urbano e querem economizar trocando o reabastecimento pela recarga elétrica. Por isso mesmo, vão perdoar mais facilmente o caráter rústico e simples do carro.

Quanto à redução da pegada de carbono do Grupo Renault no Brasil e na Europa, aqui o modelo contribui para a marca cumprir as metas do Proconve L8, o programa local de emissões. Por isso, no Velho Continente, a montadora "engoliu" as tarifas impostas a carros chineses para vender o Dacia Spring por valores competitivos. A versão que testamos, Extreme 65, custa 21 mil euros (R$ 134 mil) e inicial central multimídia.

Dessa forma, a proposta do novo Renault Kwid E-Tech no Brasil será similar à da Europa: um carro que não serve para o early adopter que quer um elétrico cheio de tecnologias para ostentar, mas que cumpre seu papel de companheiro urbano de trabalho com competência. Vai faltar um pouco de espaço e conforto? Possivelmente, mas é um preço razoável a se pagar pelas demais economias.

21 MIL EUROS

FICHA TÉCNICA

Dianteiro, elétrico, assíncrono

65 cv

11,5 kgfm

Automático, 1 marcha, tração dianteira

13,7 segundos

125 km/h

29,8 kWh (LFP)

225 km (WLTP)

7 kW (AC)
30 kW (DC)

Elétrica

Indep. McPherson (dianteira) e eixo rígido com molas helicoidais (traseira)

Discos ventilados (dianteiros) e tambores (traseiros)

185/65 R15

Comprimento: 3,70 metros
Largura: 1,58 m
Altura: 1,51 m
Entre-eixos: 2,42 m

308 litros (fabricante)

1.056 kg

O PIONEIRO

A Mitsubishi enfim lança no Brasil a nova geração do Outlander com motorização híbrida plug-in. A chegada marca o retorno do SUV de sete lugares depois de mais de dois anos e da versão PHEV depois de mais de uma década. Curiosamente, o Outlander foi o primeiro modelo híbrido plug-in na história do mercado brasileiro. Veio tão antes do "boom" da eletrificação em nosso mercado que teve passagem curta, entre 2014 e 2016. Nem por isso, deixa de ser vanguarda.

Pioneiro, o Outlander PHEV volta ao Brasil em duas versões: HPE-S (R$ 374.990, testada por Autoesporte) e Signature (R$ 389.990). Se o antigo Outlander PHEV era um desbravador, o atual terá de encarar inúmeros híbridos plug-in de origem chinesa, muito mais baratos e já consolidados em nosso mercado, como BYD Song Plus e GWM Haval H6. Se considerarmos SUVs de sete lugares, o rival mais direto é o Caoa Chery Tiggo 8 Pro Plug-In Hybrid, que é mais potente (317 cv) e custa cerca de R$ 100 mil a menos (R$ 279.990).

Será que o novo Mitsubishi Outlander PHEV faz jus ao pioneirismo e justifica seu preço comparado ao dos rivais? A marca diz que prefere não olhar para a concorrência e foca nas qualidades de seu produto. A expectativa é vender entre 150 e 200 unidades por mês, sempre importadas do Japão.

Embora tenha sido lançado globalmente no fim de 2021, o novo Outlander PHEV ainda agrada no quesito visual, com um design clássico da marca: conjunto óptico dividido em dois andares, imponentes rodas de 20 polegadas, lanternas traseiras bem espichadas e spoiler aerodinâmico. Nas dimensões (veja ficha ao final da reportagem), o Outlander PHEV aumentou 2 centímetros no comprimento e 3 cm em entre-eixos na comparação com o antecessor.

Parece pouco, mas isso se reflete em um espaço interno mais interessante – exceto para a cabeça, um pouco prejudicada pela protuberância do teto solar panorâmico. Durante nosso breve contato com o SUV médio, não houve tempo de avaliar o espaço na terceira fileira de assentos. Na geração an-

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV HPE-S | R$ 374.990

NOVA GERAÇÃO DO SUV DE SETE LUGARES RETOMA O VANGUARDISMO DO CONJUNTO HÍBRIDO PLUG-IN PARA ENCARAR BYD E GWM, MAS O PREÇO PODE JOGAR CONTRA

Marcus Celestino

VOLTOU

DIVULGAÇÃO

Encosto da cabeça do terceiro fica escondido para melhorar o conforto, mas é melhor rebatê-lo se não houver ninguém ali

terior este era um dos pontos mais críticos do modelo. Conferiremos se a vida aí melhorou quando o veículo passar mais dias em nossa garagem.

O porta-malas com abertura elétrica tem 468 litros (VDA) com cinco lugares e 756 l com o banco intermediário rebatido, porém leva meros 217 l com os sete assentos erguidos – basicamente o mesmo que um Fiat Mobi. Para completar, apesar da boa fama da Mitsubishi no off road, o novo Outlander não tem ângulos tão generosos assim para encarar terrenos mais acidentados. São 18,3 graus de entrada, 22,2° de rampa e 18° de saída. É justo para trilhas leves e mais do que suficiente para encarar shoppings, garagens e outros acessos com inclinação em ambiente urbano. Nada além disso.

O interior é elegante, com acabamento esmerado, de primeiro nível, que faz você se sentir de fato em um veículo de quase R$ 400 mil. Destaque para a forração das portas traseiras, que replica o mesmo padrão das dianteiras, algo raro até em modelos mais caros. Os bancos são revestidos de um luxuoso couro legítimo, mas o do painel é sintético. Há três opções de cores para o couro: cinza claro, preto com detalhes alaranjados e todo preto.

Quem viaja na segunda fileira conta ainda com aquecimento nos bancos e controles próprios para o ar-condicionado de três zonas. Condutor e passageiro dianteiro também recebem seus mimos, especialmente na versão mais cara, a Signature: bancos elétricos com até 12 posições e massagem, além de quadro de instrumentos de 12,3" e central multimídia de 9"

com uma surpresa negativa: só o Apple CarPlay é sem fio. Usuários de Android Auto precisarão usar o velho cabo.

Autoesporte guiou o novo Mitsubishi Outlander PHEV por cerca de 100 km em vias pavimentadas e 10 km em estrada de terra durante o test drive de lançamento. As primeiras impressões são boas. Por ser híbrido, tem um motor 2.4 aspirado a gasolina em ciclo Atkinson, de 137 cv a 5.000 rpm e 20,9 kgfm a 4.000 rpm, aliado a dois motores elétricos de tração: um dianteiro (116 cv e 26 kgfm) e um traseiro (136 cv e 19,9 kgfm). Combinados, chegam a 252 cv de potência e 45,9 kgfm de torque.

O motor a combustão é responsável por mover as rodas dianteiras e pela recarga das baterias de 20 kWh. A autonomia em modo elétrico é de 58 km, segundo o Inmetro, um pouco acima da do Tiggo 8 Pro Hybrid. O consumo de combustível homologado oficialmente, com a bateria em seu menor nível, é de 11,6 km/l em ciclo urbano e 10,4 km/l no rodoviário.

O desempenho, no geral, é bem interessante, principalmente no chamado Power Mode, que maximiza a potência e leva o veículo de zero a 100 km/h em 7,9 segundos. Para um carro familiar de 2.135 kg, é um ótimo número. Sem esse modo, o zero a 100 km/h sobe consideravelmente, para 10,5 s. Ainda assim, a condução agrada. A plataforma CMF C/D, de origem Renault, proporciona condução direta e estável, com apenas 2,6 voltas de um batente a outro do volante e suspensão competente. A direção é mais precisa e menos molenga ou anestesiada do que a de um Song Plus ou Haval H6. A tração integral é bem calibrada nas mais específicas condições de uso do veículo.

São sete modos de condução — o Gravel é voltado a terrenos off-road. Apenas os freios poderiam ser um pouco menos fundos. O motorista também pode gerenciar o uso de energia do veículo em quatro modos, entre puramente elétrico e híbridos, e a frenagem regenerativa em cinco níveis, incluindo o polêmico one pedal, que dispensa o pedal do freio.

No quesito segurança, o Mitsubishi Outlander PHEV conta com 11 airbags, monitoramento de ponto cego, alerta de mudança de faixa, controle de cruzeiro adaptativo (ACC), freio de estacionamento eletrônico, alerta de tráfego traseiro cruzado e frenagem automática de emergência dianteira e traseira.

A versão Signature acrescenta head-up display, teto preto para os carros na cor branca, cortina retrátil nas janelas traseiras e som Bose com nove alto-falantes e subwoofer.

Será que tudo isso é suficiente para deixar o Mitsubishi Outlander PHEV em evidência contra os híbridos plug-in chineses? A tradição da marca é um grande trunfo, mas o preço elevado pode jogar contra. **A**

Boa opção para famílias grandes [illegible]

Preço elevado, espaço para cabeça [illegible]

[redacted]
R$ 374.990

FICHA TÉCNICA

Diant., transv., 4 cil. em linha, 2.4, gasolina + dois elétricos

252 cv

45,9 kgfm

Automático, acoplamento direto, tração integral

7,9 segundos

20 kWh (NMC)

58 km

[illegible] kW (AC)

11,6 km/l (urbano) 10,4 km/l (rodoviário) (G)

Elétrica

Indep. McPherson (diant.) e multilink (tras.)

Discos ventilados

255/45 R20

Compr.: 4,7[illegible] metros
Largura: 1,88 m
Altura: [illegible] m
Entre-eixos: 2,70 m

56 litros

468 litros (5 l.)
[illegible] litros (7 l.) (fabricante)

2.135 kg

OMODA 5 HEV | R$ 190 MIL*

CONJUNTO DE APELO

OMODA 5 HÍBRIDO TEM BASE DE TIGGO 5X, MOTORIZAÇÃO SIMILAR À DO COROLLA CROSS, FAZ 21,2 KM/L E CHEGA AO BRASIL NO SEGUNDO SEMESTRE POR MENOS DE R$ 200 MIL; VAI AGRADAR?

Cauê Lira | Xangai e Wuhu (China)

Quem pretende comprar um SUV híbrido nos próximos meses terá mais uma opção no mercado nacional: o Omoda 5 HEV da Omoda Jaecoo. **Autoesporte** esteve na China para dirigir o modelo – que estreia no Brasil no segundo semestre – por cerca de 300 km, em rodovias e nas cidades chinesas de Xangai e Wuhu. É raro um estrangeiro ter autorização para rodar de carro em vias públicas na China, mas dessa vez foi o caso.

Diferentemente de outros híbridos chineses no Brasil, que são plug-in (PHEV), o Omoda 5 é um híbrido paralelo (HEV), como o Toyota Corolla Cross. Não há recarga externa e a autonomia em modo elétrico é pequena, com a energia elétrica sendo recuperada pelo motor a combustão e pela frenagem regenerativa do veículo.

O foco está em um consumo eficiente. Em nosso primeiro contato, obtivemos no computador de bordo 21,3 km/l, em ciclo urbano e 18,2 km/l na estrada. Importante ressaltar que as ruas na China são verdadeiros "tapetes" e a gasolina por lá tem apenas 10% de etanol, mas ainda assim o número surpreende.

Com 4,42 metros de comprimento, 1,83 m de largura e 2,63 m de entre-eixos, o Omoda 5 é um SUV cupê médio com porte similar ao de um Jeep Compass. No Brasil, o modelo já é vendido em configuração elétrica (R$ 209.990). A híbrida virá abaixo de R$ 200 mil, para brigar com versões de entrada do próprio Compass e de topo de SUVs compactos como Volkswagen T-Cross, Honda HR-V e Hyundai Creta.

Visualmente, o caimento da carroceria ocorre em nível menos "agudo" que o do Fiat Fastback. Os faróis divididos em dois blocos são os mesmos do E5 (elétrico), mas a grade do Omoda 5 híbrido é diferente, com borda infinita, divisórias internas em forma de pequenos losangos e acabamento preto brilhante. As lanternas traseiras interligadas foram claramente inspiradas no Lexus NX. A coluna C "flutuante" e o anteparo de aço escovado na região inferior do para-choque conferem um estilo moderno. Só as rodas aro 18, em preto brilhante e aço escovado, parecem conservadoras demais para o design.

Na cabine, o acabamento é correto e minimalista. Há saídas de ar, tomadas USB (dos tipos A e C), revisteiros e apoio de braço central, com porta-copos na fileira traseira. Tenho 1,85 m de altura e fiquei confortável ali, viajando com mais três pessoas – apesar do espaço limitado para os joelhos e do túnel central, levemente

*PREÇO ESTIMADO

elevado. O porta-malas de 378 litros é pequeno para o segmento.

O acabamento lembra um Caoa Chery Tiggo 5X, com o qual o Omoda 5 compartilha plataforma e estrutura de carroceria. Mas o painel é diferente, integrando as telas do quadro de instrumentos digital e da central multimídia de 10,3" em uma régua única e flutuante. O console central tem dois andares e a parte superior do painel é emborrachada.

A central multimídia não é tão responsiva a movimentos rápidos dos dedos e carece de melhor luminosidade, mas é fácil de mexer. Como já se tornou comum em projetos chineses, o sistema incorpora os controles do ar-condicionado, mas o botão "AC" no console serve de atalho.

O motor 1,5 TCi turbo com injeção indireta e ciclo Otto é o mesmo do Tiggo 5X, porém só a gasolina. Sozinho, entrega 143 cv e 21,9 kgfm. O motor elétrico de tração não teve os dados divulgados, portanto ainda não há informação sobre a potência e o torque combinados. As baterias têm 1,83 kWh — como comparação, a do Corolla Cross tem 1,3 kWh e é de níquel, um composto com menor densidade energética.

Como em todo híbrido pleno ou plug-in, e o motor elétrico que tira o SUV da imobilidade nas arrancadas, o 1,5 TCi é acionado a velocidades de cruzeiro. Isso explica o consumo na faixa de 20 km/l. Da mesma forma que todo híbrido, o consumo aumenta na estrada, onde a frenagem regenerativa é menos demandada. Na homologação brasileira, com gasolina E30, o consumo deve ser um pouco pior.

O excelente asfalto chinês dificulta entender a dinâmica da suspensão, mas, como qualquer SUV chinês, o Omoda 5 tem ajuste de curso longo e mole, o que permite uma boa dose de inclinações laterais e longitudinais, especialmente após manobras bruscas ou evasivas. Aumentar a rigidez do conjunto (McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira) não seria má ideia para a Omoda Jaecoo deixar o produto mais ao gosto do consumidor brasileiro.

Dinamicamente, a experiência é neutra, comportamento correto e estável, porém falta transmitir melhor ao condutor as percepções do ambiente. A sensação geral é de um pouco de anestesia, algo ainda comum em carros chineses. A direção é leve e copia pouco do que acontece no solo, mesmo em modo Sport. Por outro lado, o Omoda 5 agrada no desempenho, com respostas imediatas do acelerador e um câmbio suave, garantindo agilidade e conforto.

Julgando que a versão elétrica foi lançada por R$ 209.990, pode-se estimar o preço do Omoda 5 híbrido no Brasil, deve ficar entre R$ 185 mil e R$ 200 mil — isso com o pacote de equipamentos que conhecemos na China, que inclui teto solar panorâmico e abertura elétrica da tampa do porta-malas. Seria um posicionamento muito tentador para o novo Omoda.

Com um conjunto híbrido acertado, muitas tecnologias e bom posicionamento de preço, as expectativas são altas para a chegada do Omoda 5 HEV. Há potencial para se tornar o modelo de maior volume da Omoda Jaecoo no Brasil. Contudo, a marca ainda precisa trabalhar muito a sua imagem, pois segue desconhecida do grande público. A meta da operação, que pertence à Chery, é ter 50 concessionárias abertas no país até o fim deste ano.

5 HEV
R$ 190 MIL (ESTIMATIVA)

FICHA TÉCNICA

Diant. transv. 4 cil. em linha, 1,5 16V turbo + motor elétrico

NO

NO

Automático, CVT, tração dianteira

NO

1,8 kWh (lítio-ferro)

NO (urbano)
NO (rodoviário) (DI)

Elétrico

Índep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)

Discos ventilados (diant. e tambores (tras.)

215/55 R18

Comp.: 4,42 metros
Largura: 1,83 m
Altura: 1,59 m
Entre-eixos: 2,63 m

NO

378 litros (fabricante)

NO

Desempenho do conjunto motriz, consumo de combustível, lista de equipamentos

Suspensão mole demais, espaço interno e volume de porta-malas de um SUV compacto

CARRO VIROU

GIGANTE ASIÁTICO ESTÁ SE TORNANDO REFERÊNCIA PARA A INDÚSTRIA AUTOMOTIVA MUNDIAL EM TERMOS DE TECNOLOGIA E ELETRIFICAÇÃO. E FAZ ISSO COM UM TRÂNSITO PACÍFICO E SILENCIOSO

André Paixão e Cauê Lira, de Hangzhou

Wuhu e Xangai (China)

30°14'24"N 120°30'01"E

O NEGÓCIO DA CHINA

Vias largas, bem pavimentadas e sinalizadas, carros elétricos e híbridos de luxo por todos os lados. Apesar do trânsito muito pesado, silêncio. Não estamos falando da norueguesa Oslo ou da californiana São Francisco (EUA), mas sim de Xangai, terceira maior cidade do mundo e a mais populosa da China, superando 30 milhões de pessoas.

Engana-se quem ainda projeta a China como um país caótico ou pouco desenvolvido. Em um ano, **Autoesporte** esteve lá pelo menos meia dúzia de vezes. Na mais recente visita fomos a Xangai, mas também passamos pela capital, Pequim, além de outras cidades menos conhecidas, como Hangzhou, Shenzhen, Baoding, Guangzhou e Wuhu. Com exceção da última, todas estão na faixa de dez milhões de habitantes. Ainda que nossa vivência seja limitada e represente uma amostra discreta diante do tamanho do país, podemos dizer que os chineses já vivem, hoje, o que o Brasil só deve ter daqui a alguns anos.

Tudo isso graças ao crescimento econômico astronômico que também proporcionou dinheiro aparentemente ilimitado para investir, não só na indústria local como em infraestrutura. É bem verdade que a mão de obra vas-

SANTANA CHINÊS

Mencionamos o Santana porque o sedã é uma lenda entre os chineses. E graças ao Brasil! Quando a China abriu o mercado para marcas estrangeiras, nos anos 1980, a Volkswagen firmou parceria com a fabricante local Saic. Em 1984, com o Santana recém-lançado por aqui, 30 engenheiros brasileiros foram enviados à China e ajudaram a implantar a linha de montagem do modelo na fábrica da Saic em Xangai, que passou a operar naquele mesmo ano. Até 2021, quando o Santana chinês saiu de linha, foram produzidos mais de 6 milhões de unidades. Com a velocidade de renovação da frota, a grande maioria dos exemplares restantes está em cidades menores, fora dos grandes centros.

ta e condições trabalhistas duvidosas fazem parte da receita. Fato é que, hoje, nos grandes centros urbanos, praticamente não se veem mais carros com mais de 15 anos de uso. Em dez dias na região de Xangai, avistamos um único Volkswagen Santana dos anos 1990 (confira o box para entender a menção).

A indústria automotiva chinesa é um fenômeno. Em 2024, segundo a MarkLines, produziu um terço de todos os veículos fabricados no mundo. Foram mais de 31 milhões de veículos. Das fábricas brasileiras, no mesmo período, saíram 2,5 milhões. Grande parte das vendas, claro, são para o mercado interno. Sem exageros, há centenas de fabricantes, muitas das quais nunca ouvimos falar. Mas esse é um quadro recente. Alguns anos atrás, marcas como Volkswagen, Chevrolet, Ford, Nissan e Audi ainda dominavam as ruas.

Hoje, são fabricantes locais como BYD, GAC, Geely e L. Auto que se destacam. Mas é preciso entender que tanto o ato de dirigir quanto a relação com o automóvel são recentes para a maioria dos chineses. Antes do "boom" industrial e econômico, o transporte coletivo era o mais comum. As cidades planas também incentivavam o uso de bicicletas. Enquanto nossos pais e avós compravam seus primeiros Fuscas ou 147 nos anos 1960 e 1970, um chinês de classe média nem sequer sonhava em ter carro próprio.

O incentivo à indústria automotiva chinesa começou em meados de 1980, com Deng Xiaoping. Só a partir daí os chineses ganharam mais intimidade com os automóveis. A mudança na política econômica do país é a principal razão para uma frota mais jovem.

China investiu pesado na infraestrutura viária; mesmo assim, com quase 30 milhões de veículos vendidos por ano, os congestionamentos são inevitáveis

Veículos que antes eram usados apenas por membros do governo acabaram destruídos.

O hábito recente de dirigir parece também ter resultado em motoristas mais calmos. No geral, o trânsito chinês não tem discussões, apenas algumas buzinas são ouvidas) e é brutalmente mais silencioso que o brasileiro. Coloque isso na conta dos inúmeros carros elétricos e híbridos — alguns dos quais nem sequer sabemos as marcas. Lá, a diferenciação é feita pelas placas. As azuis são destinadas a modelos apenas a combustão. Os eletrificados recebem licença de cor verde.

Em diversos deslocamentos, utilizamos transporte por aplicativo (o DiDi é o mais comum por lá, e se você não conhece essa empresa, saiba que se trata da dona da brasileira 99). Em todos os pedidos fomos atendidos por veículos eletrificados. Muitos deles perto de dez anos de idade e com mais de 300 mil km rodados, mas sempre com condição de uso aparentemente impecável e autonomia acima de 400 km.

Mesmo em cidades como Xangai, motoristas quase sempre são comportados e pacientes, ainda que raramente utilizem recursos de direção para economizar combustível, e freios, por exemplo. É comum ver condutores acelerando ou freando de maneira brusca.

Por outro lado, os chineses andam em velocidades mais baixas do que é nosso costume: é normal ver carros a 40 km/h em vias de 60 km/h de máxima. Mas há um vício — que também acomete os brasileiros — muito presente por lá: o uso do celular ao volante.

Outra presença marcante é das motos elétricas. Existem faixas exclusivas para elas, que raramente rodam junto dos carros. Na contramão (desculpem o trocadilho), essas motos também trafegam — e estacionam — nas calçadas. Nessas situações, infelizmente vale a lei do mais forte, e o pedestre precisa redobrar algumas vezes a atenção se não quiser ser atropelado.

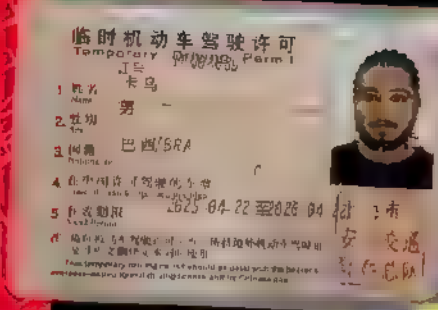
Sobre dirigir na China, é algo que exige menos do motorista do que no Brasil. As faixas exclusivas para motos poupam muitos problemas e, como o asfalto é um tapete, não há necessidade de prestar atenção em buracos. Só é preciso estar atento às conversões sem que o condutor dê a seta, algo muito comum no país.

A sinalização também é elogiável: as placas trazem ideogramas em mandarim, mas há uma "tradução" para o alfabeto romano logo abaixo. Sabendo o destino, é possível se orientar com alguma tranquilidade. Os (muitos) pedágios têm pagamento proporcional ao uso. Ao passar na primeira cabine, a atendente dá ao moto-

Apesar de muita gente andar de scooters sem capacete, o trânsito é seguro. Nas maiores cidades, já rodam até veículos autônomos, muitos deles sem motorista

rista um cartão que deverá ser entregue na última. O cálculo é feito automaticamente e a cobrança é realizada pelo AliPay, um aplicativo de pagamentos muito comum na China, que também concentra tradutor, dicas de turismo e outras funcionalidades.

Pelo próprio AliPay é possível pedir carros de aplicativo. Em cidades como Xangai e Shenzhen, há uma modalidade de veículos autônomos. Apesar de nossas tentativas, para conseguir um desses é preciso ser cidadão chinês. Por outro lado, tivemos a experiência de rodar no modo semiautônomo do GWM Wey 07, SUV que chega ao Brasil ainda em 2025. Em um trajeto de 17 km e pouco mais de meia hora, o motorista apenas acionou a função por meio de uma alavanca e seguiu monitorando o trajeto sem as mãos no volante. Bebeu água e pegou um pacote de lenços no console enquanto o veículo seguia sozinho, mesmo em meio ao trânsito carregado. É o sonho do Vale do Silício presente na vida real do cidadão chinês.



BRASILEIROS PODEM DIRIGIR NA CHINA?

Mesmo com tantas viagens recentes à China, todas as experiências de test drive que nossos repórteres fizeram em território chinês foram em condições inferiores àquelas a que estamos acostumados no Brasil: pistas minúsculas, locais improvisados e muitos restrições costumam ser o padrão.

Isso porque nossa Carteira Nacional de Habilitação (CNH), válida em tantos países, não serve lá. Porém, nosso documento pode servir de base para a emissão de uma licença temporária, único formato de um brasileiro ter autorização para dirigir em uma via pública chinesa.

E foi exatamente isso que a Omoda Jaecoo fez, ao organizar o primeiro test drive urbano para jornalistas brasileiros, com o Omoda 5 que você conhece nas páginas anteriores. Seria um roteiro majoritariamente rodoviário, com cerca de 800 km, entre as cidades de Xangai e Wuhu. Ao menos para a imprensa brasileira, foi a primeira vez que a permissão provisória para dirigir no local foi emitida.

O mais surpreendente é que o processo é relativamente simples e rápido. O "Detran chinês" utiliza as informações do próprio CNH brasileira para emissão de licença temporária. Os dados ali presentes são cruzados com o passaporte e o visto chinês. Assim, em caso de abordagem policial, todas as informações estariam à disposição das autoridades em um único documento.

Durante o processo, imaginei que seria submetido a exames de vista ou até toxicológicos. Nada disso aconteceu. Minhas únicas ações foram tirar algumas fotos e assinar um termo alegando que todas as informações passadas ao governo chinês eram verídicas — e que qualquer intercorrência seria de minha responsabilidade.

Com a "CNH provisória chinesa" em mãos, tive de assistir a um vídeo sobre direção imprudente. Não era algo técnico, mas sim de caráter emocional, com entrevistas de pessoas que foram presas após cometerem crimes de trânsito e de luto das famílias que perderam entes queridos em acidentes. Na cena mais impactante, exibida sem qualquer censura, um motorista embriagado atropela e mata uma criança em alta velocidade. Recado entendido, amigos. Em nosso teste, felizmente, tudo correu bem.

O CHEVROLET NACIONAL QUE VIROU OPEL!?

CONCEITO TONGA, DESENVOLVIDO NA GENERAL MOTORS DO BRASIL, FEZ O CAMINHO INVERSO AO USUAL

Marcos Rozen

Não é novidade para ninguém que de meados da década de 1970 até os anos 2010 a Chevrolet brasileira viveu uma forte fase Opel. Modelos como Chevette, Monza, Omega, Astra, Corsa, Meriva e Vectra, por exemplo, foram, durante muito tempo, reproduções nacionais quase idênticas aos originais da divisão alemã da General Motors. Essencialmente, eram modelos Opel cuja diferença para os fabricados localmente estava no emblema Chevrolet.

Existiu, porém, um veículo — hoje quase esquecido — que fez o caminho inverso. Foi o conceito Tonga, desenvolvido na General Motors do Brasil (ainda que tendo por base o Corsa alemão) e apresentado na Europa como legítimo Opel. O Tonga nasceu nos estúdios de design da GM em São Caetano do Sul (SP) como um "show car" montado para abrilhantar o estande da Chevrolet no Brasil Motor Show 1995.

Um de seus destaques era o teto tipo ragtop, de lona, que ia da linha superior do para-brisa até o fim da viga da tampa do porta-malas, e podia ser retirado inteiramente. Com isso o Tonga ganhava um quê de conversível e essa impressão era reforçada por uma barra tipo santantônio instalada para assegurar proteção aos ocupantes. Já os bancos dianteiros não tinham espumas nem molas: eram feitos apenas de estrutura tubular recoberta de tecido flexível.

Por fora destacavam-se o para-choque dianteiro, que integrava uma espécie de quebra-mato com aletas centrais no melhor estilo Jeep, e as molduras dos faróis e farol de neblina, linguagem que se repetia na traseira. Chamavam a atenção, ainda, máscaras nas lanternas estilo Mustang, que

Versão Opel do Tonga foi até capa de uma revista americana, algo raro para veículos de fora dos EUA

...ariam febre no mercado de acessórios ...go depois, e um curioso rack de teto que ...companhava a curvatura da tampa traseira. Completavam o pacote externo largas molduras laterais e nas caixas de roda.

O visual aventureiro do Tonga foi também complementado por suspensão elevada e pneus Pirelli P44 APT de uso misto e rodas esportivas aro 15. O melhor era a cor, um tipo de azul que ficava roxo dependendo da incidência da luz na carroceria misturado com verde vitamina de abacate nos para-choques, estribos, rodas, teto de lona e comandos internos, ao estilo Twingo.

As especificações do Tonga nunca foram reveladas, embora um ressalto plástico no capô sugerisse algo mais esportivo do que os Corsas de linha. A vida local do Tonga mudou mesmo quando um diretor de alto escalão da matriz da GM esteve no país e conheceu o modelo. Impressionado com o resultado do trabalho, decidiu levar o carro para participar de salões na Europa. Porém, chegando lá, ele foi mostrado como Opel Tonga Concept. As gravatinhas na grade dianteira, na tampa traseira, nas calotinhas centrais das rodas e no miolo do volante foram trocadas pelo raio que simboliza a Opel. E só.

Em um verdadeiro giro europeu, o carro foi apresentado primeiramente no Salão de Turim, em abril de 1996. Depois, em eventos em Portugal e na Espanha, além de outros, até a maior gloria: o Salão de Paris, em outubro de 1996. O mais curioso é que, nas exposições europeias, o Tonga, com os créditos de seu nascimento brasileiro devidamente apresentados, ganhou a companhia de dois manequins articulados, do tamanho de uma pessoa, que se projetavam de dentro para fora do conceito pelo teto aberto. Eles tinham TVs de tubo no lugar da cabeça, que exibiam pinturas famosas em estilo videoclipe. Era quase uma instalação artística. Seja como for, deu resultado, pois o Tonga apareceu em várias revistas automotivas. Chegou até a estampar a capa da americana *Autoweek* — coisa rara em se tratando de veículos de fora dos Estados Unidos.

De volta ao Brasil, no fim de 1996, o suce... ropeu deu origem a um segundo conc... SUV, baseado no Corsa Wagon. Para ... foram reaproveitadas algumas parte... Tonga original, o que, infelizmente, acabou por ... truição do original. Mas nesse caso ... nou-se uma história para iniciar s...

MARCOS ROZEN
é fundador do Museu da Imprensa Automotiva – Miau

DIVULGAÇÃO/ACERVO MIAU

MODELOS

Carros de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas em abril de 2025

		ABRIL 2025	MARÇO 2025	ACUMULADO 2025	VARIAÇÃO MENSAL
1	VOLKSWAGEN POLO	10.932	8.120	32.813	34,6%
2	FIAT STRADA	10.076	10.258	39.378	-1,8%
3	FIAT ARGO	8.444	8.247	28.168	2,4%
4	VOLKSWAGEN T-CROSS	8.114	6.512	26.493	24,6%
5	HYUNDAI HB20	6.923	6.122	21.284	13,1%
6	TOYOTA COROLLA CROSS	6.232	5.834	19.242	6,8%
7	FIAT MOBI	6.170	4.862	20.424	[illegible]
8	VOLKSWAGEN SAVEIRO	5.458	5.692	18.762	4,1%
9	CHEVROLET ONIX	5.416	5.748	21.452	-5,8%
10	HONDA HR-V	5.259	5.095	19.419	[illegible]
11	HYUNDAI CRETA	4.905	4.418	19.430	[illegible]
12	FIAT FASTBACK	4.676	3.561	15.421	[illegible]
13	JEEP COMPASS	4.542	4.018	17.298	[illegible]
14	HAVAL H6	4.502	3.629	15.229	[illegible]
15	CHEVROLET TRACKER	4.287	4.170	17.914	[illegible]
16	CHEVROLET ONIX PLUS	4.274	4.321	14.141	1,1%
17	HYUNDAI HB20S	4.172	3.792	8.269	10%
18	NISSAN KICKS	4.004	4.519	16.197	-11,4%
19	TOYOTA HILUX	3.934	3.413	14.150	15,3%
20	RENAULT DUSTER	3.758	4.955	15.711	-24,1%

*ACUMULADO ATÉ MARÇO/2025

QUEDA NAS VENDAS

O mês de abril terminou com crescimento nas vendas em relação ao mês anterior. As 197.074 unidades comercializadas representam um aumento de 7,1% sobre o resultado de março, quando o mercado brasileiro registrou 184.058 emplacamentos. Os dados são da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). Já em comparação com os 208.036 veículos comercializados em abril de 2024, houve queda de 5,3%. No ranking, o Volkswagen Polo desbancou o Fiat Strada com uma confortável vantagem de quase 900 exemplares: 10.932 a 10.077. Assim como em março, o Fiat Argo completou o pódio com 8.443 registros. A liderança entre os SUVs ficou novamente com o Volkswagen T-Cross, que apareceu na quarta posição com 8.114 emplacamentos. Fechou o Top-5 o Hyundai HB20, que teve 6.923 unidades vendidas no período.

A Fiat manteve a liderança entre as marcas, com 42.910 exemplares vendidos em abril, seguida por Volkswagen, que garantiu 32.306 vendas, e Chevrolet, com 20.523 emplacamentos. Atenção especial para as chinesas. Afinal, a BYD ultrapassou a Honda e já ocupa o oitavo lugar no ranking. Além dela, a Caoa Chery aparece na lista entre os 15 marcas de carro mais vendidos no país.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês de abril por marca

		ABRIL 2025	MARÇO 2025	ACUMULADO 2025	VARIAÇÃO MENSAL	PARTICIPAÇÃO NO MÊS
1	FIAT	42.910	38.877	153.493	10,4%	21,8%
2	VOLKSWAGEN	32.306	30.274	111.126	6,7%	16,4%
3	CHEVROLET	20.523	20.163	76.326	1,8%	10,4%
4	HYUNDAI	16.815	12.731	51.094	32,1%	8,4%
5	TOYOTA	16.327	14.695	58.487	11,1%	8,3%
6	RENAULT	9.718	11.404	39.455	-14,8%	4,9%
7	JEEP	9.298	8.472	35.872	13,8%	4,7%
8	BYD	8.485	8.064	30.156	5,2%	4,3%
9	HONDA	8.298	8.228	32.244	0,9%	4,2%
10	NISSAN	5.424	6.878	24.751	-21,1%	2,8%
11	CAOA CHERY	4.643	3.872	17.361	[illegible]	2,4%
12	FORD	3.963	3.643	14.934	8%	2%
13	CITROËN	3.695	3.369	13.072	9,7%	1,9%
14	MITSUBISHI	2.417	2.096	8.360	15,3%	1,2%
15	RAM	2.389	2.182	8.897	9,5%	1,2%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos de carros 0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês de abril de 2025

Hatches

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	Volkswagen Polo	10.932	8.120	32.813	34,6%
2	Fiat Argo	8.444	8.247	28.168	2,4%
3	Hyundai HB20	6.923	6.122	21.284	13,1%
4	Fiat Mobi	6.170	4.682	20.424	31,8%
5	Chevrolet Onix	5.416	5.748	21.451	-5,8%

Polo tem aumento de quase 35% nas vendas e volta a ser o carro mais vendido no Brasil. Argo cai para o segundo lugar e Mobi entra no Top 5.

Híbridos*

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	BYD Song Pro	2.256	2.028	8.392	11,2%
2	GWM Haval H6	1.813	1.473	6.464	23,1%
3	BYD King	1.599	1.427	4.656	12,1%
4	Toyota Corolla Cross	951	1.158	3.198	-17,9%
5	BYD Song Plus	856	699	3.053	22,5%

Song Pro repete sucesso de março e é de novo o híbrido com mais vendas no mês. Haval H6, King, Corolla Cross e Song Plus mantêm posições.

Elétricos

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	BYD Dolphin Mini	2.177	2.432	8.733	-10,5%
2	BYD Dolphin	973	824	2.924	18,1%
3	Volvo EX30	365	368	1.274	-0,8%
4	GWM Ora 03	191	203	1.005	-5,9%
5	BYD Seal	188	206	708	-8,6%

Dolphin Mini segue na primeira colocação mesmo com queda nos emplacamentos. Ora 03 supera Seal por apenas três unidades e surge em quarto.

Sedãs compactos

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	Chevrolet Onix Plus	4.274	4.321	14.141	-1,1%
2	Hyundai HB20S	4.172	3.792	8.269	10%
3	Volkswagen Virtus	2.852	2.973	10.137	-4,1%
4	Fiat Cronos	2.116	2.427	9.956	-12,8%
5	Honda City Sedan	1.361	1.333	5.609	1,4%

Onix Plus é líder novamente, mas o destaque é o HB20S, com o maior crescimento da categoria em abril. Virtus e Cronos têm queda nas vendas.

Sedãs médios e premium

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	Toyota Corolla	3.202	3.040	12.180	5,3%
2	BYD King	1.599	1.427	4.656	12,1%
3	BMW Série 3	375	315	1.323	19,1%
4	Nissan Sentra	331	319	1.453	3,8%
5	BYD Seal	188	206	708	-8,6%

Corolla se mantém no topo e diferença anual para os rivais já alcança 7,5 mil unidades. Seal passa o Civic, mesmo com variação mensal negativa.

SUVs e crossovers compactos

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	Volkswagen T-Cross	8.114	6.512	26.483	24,6%
2	Honda HR-V	5.259	5.095	19.419	3,2%
3	Hyundai Creta	4.905	4.418	19.430	11%
4	Fiat Fastback	4.676	3.651	15.421	31,7%
5	Chevrolet Tracker	4.297	4.170	17.914	3,1%

Mais uma vez, T-Cross é o SUV mais emplacado no Brasil. Fastback toma o lugar do Kicks no Top 5 antes da chegada da nova geração.

SUVs médios, grandes e premium

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	Toyota Corolla Cross	6.232	5.834	19.242	6,8%
2	Jeep Compass	4.542	4.018	17.298	13%
3	BYD Song Pro	2.256	2.028	8.392	11,2%
4	Caoa Chery Tiggo 7	1.935	1.707	8.383	13,4%
5	GWM Haval H6	1.813	1.473	6.464	23,1%

Corolla Cross lidera e aumenta ainda mais a vantagem em relação ao Compass. Incremento nas vendas faz Haval H6 aparecer em quinto.

Picapes compactas e intermediárias

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	Fiat Strada	10.078	10.256	39.373	-1,8%
2	Volkswagen Saveiro	5.458	5.692	18.762	-4,1%
3	Fiat Toro	4.502	3.629	15.229	24,1%
4	Ram Rampage	1.889	1.819	7.246	3,8%
5	Chevrolet Montana	1.701	1.744	6.565	-2,5%

Strada tem queda mensal, mas segue no topo com enorme vantagem. Toro é o que mais cresce, mas não o suficiente para superar o Saveiro.

Picapes médias e grandes

		Abr.	Mar.	2025	Variação mensal
1	Toyota Hilux	3.934	3.413	14.150	15,3%
2	Ford Ranger	2.980	2.497	10.343	19,3%
3	Chevrolet S10	2.695	2.330	8.398	15,7%
4	Fiat Titano	1.069	618	3.159	73%
5	Mitsubishi Triton	832	511	3.092	23,7%

Toyota ainda lidera com a Hilux entre as picapes médias. Titano surpreende com crescimento de 73% e Triton rouba lugar da Frontier.

*São consideradas híbridas neste levantamento apenas modelos do tipo HEV e PHEV.

Joaquim Oliveira testou o novo Renault Kwid E-Tech em Lisboa (Portugal)

André Schaun (@andrescahun) foi à Cidade do México (México) dirigir os novos Nissan Kicks, VW Jetta GLI e Cadillac Lyriq

André Paixão (@paixaoaovolante) e Cauê Lira (@cauelira) foram à China para conferir a evolução da indústria automotiva local

COTIDIANO

AUTOESPORTE PELO MUNDO

Em meio à produção do Qual Comprar, demos um pulo no México para dirigir o Cadillac Lyriq, o novo Nissan Kicks e o VW Jetta GLI. Já em Portugal, conhecemos o Renault Kwid elétrico atualizado. Por fim, nossa ida à China rendeu um teste e o Mundo Sobre Rodas!

@ perfil pessoal no Instagram para você conhecer melhor o time AE

67.912 KM
percorridos pela equipe no mês em viagens

+190 carros foram avaliados para a produção do Qual Comprar e de conteúdo para o site e a revista

Como ninguém é de ferro, André Schaun, nosso editor executivo, aproveitou uma pausa nos exaustivos gravações na Cidade do México para degustar a iguaria local mais famosa: taco. Na foto, um exemplar com frango, pimentão e cebolas. Bom apetite!

Durante a produção de conteúdo para nossa comparativa de SUVs de entrada, a cinegrafista Renata Durães (@renatadurães) não perdeu a chance de fotografar o pôr do sol com os carros ao fundo. E, claro, com os pés pra fora da porta-malas, tomando um orzinho!

Louco por ti... Em sua passagem pela China, o editor-chefe, André Paixão, não deixou de usar uma camisa listrada do Corinthians, seu time do coração, para turistar pelas cidades do gigante asiático.

Registro clássico! Como não poderia faltar nos bastidores, nosso repórter Jody Peroni (@jody_mathias) tirou uma bela "foto da foto", em que o cinegrafista Murilo Góes (@murilogoesfoto) registra o clássico da edição, Chevrolet Vectra.

FRASES SOLTAS NA REDAÇÃO

"Calça justa e camisa listrada? Isso eu nunca usaria!", disparou o editor-chefe, André Paixão, para a estagiária Gabriely Rodrigues (@gabspkr) quando questionado sobre a combinação de roupas que usou na China — comprovada pela foto acima

TERRA

ACESSE E FAÇA PARTE DESSA CAUSA

O **Um Só Planeta** é o maior movimento editorial brasileiro de combate à crise climática.

Aqui você encontra reportagens exclusivas, podcasts, vídeos, newsletters e lives para ficar bem informado sobre o que acontece com a Terra e fazer a sua parte na construção de um futuro sustentável.

Contamos com você. Vem com a gente!
Somos Um. Só. Planeta.

PATROCÍNIO APOIO REALIZAÇÃO PARCEIROS

GERDAU O futuro se molda · Marfrig · brf · O MUNDO QUE QUEREMOS · ONU 50 · SGR

ZEEKR

ZEEKR X

TEM O QUE VOCÊ MERECE: **TUDO.**

TUDO EM INOVAÇÃO:
Do cockpit digital e integrado ao exclusivo Modo Pet.

TUDO EM PERFORMANCE:
Da aceleração de 0 a 100 km/h em 3,8 s aos 428 cv de potência.

TUDO EM SEGURANÇA:
Do sistema ADAS completo à classificação máxima 5 estrelas de segurança.*

SUV elétrico ★★★★★ mais seguro da categoria

zeekr.com.br

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

Designed to redefine